
اخترنا لك
٢٩
بورسعيد
الاسماعيلية
قناة السويس
قائق ووثائق
Bibliotheca Alexandrina
0169609

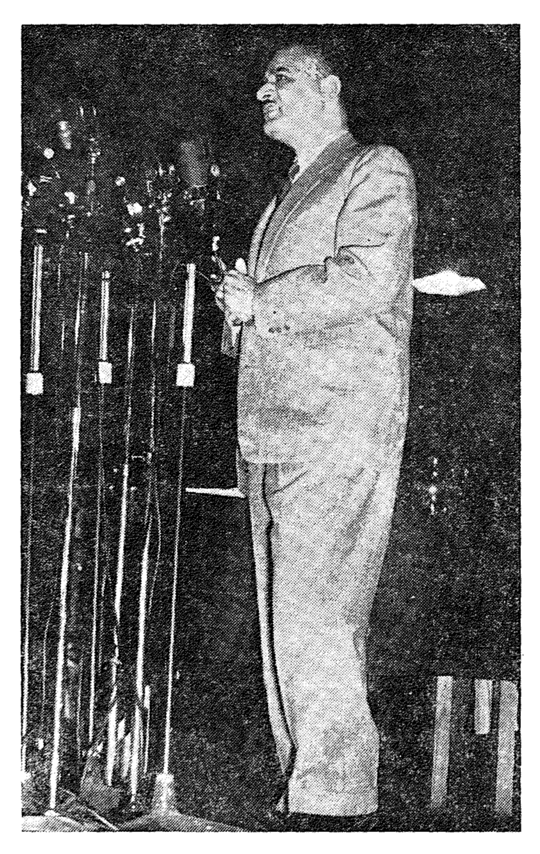
اختـــــــرنا لك ــ ٢٩



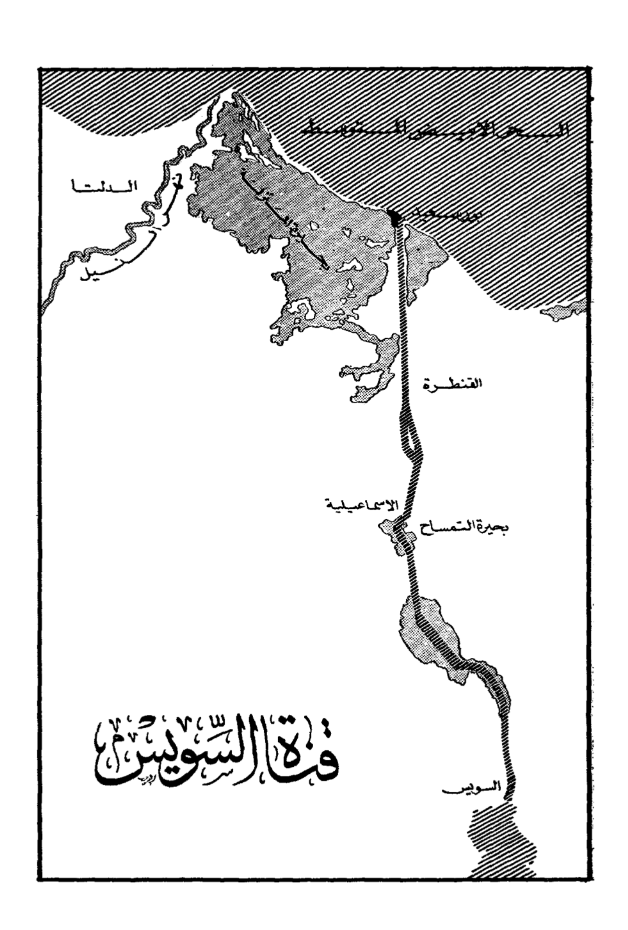
محمد أبو نصير
محمود يونس
كمال عبد الحميد
السيد محمد مدنى
ابراهيم صقر

عبد القادر حاتم
حسين مؤنس
مصطفى الحفناوى
عبد الرازق حسن
عادل عامر

محمد الخطيب



الرئيس يعلن تأميم شركة قناة السويس المصرية


البحر الأبيض المتوسط
الدلتا
النيل
القنطرة
الاسماعيلية
بحيرة التمساح
السويس
قناة السويس

لكي لا ننسى ...

هذا صوت التاريخ

للدكتور حسين مؤنس

ان ما نشهده اليوم من التآمر على حـــرية بلادنا واســتكثار نعمة الاستقلال عليها ليس شيئا جديدا انه الحالة الطبيعيـــة بالنسبة لتاريخنا ـ يقولون ان بوارج الاعداء تحتشد الآن وتستعد للهجوم علينا • هذا ليس ابن الساعة ، انه ليس نتيجة لتأميـم قناة السويس • انه شيء دائم بالنسبة لمن يعرف تاريخ مصر • على طول القرون كانت هناك سفن متربصة لمهاجمة شواطئنا • كانت هناك دائما جيوش رابضة خلف الحدود • لا نعرف فترة من تاريخ مصر خلت من أعداء يقفون لها بالمرصاد اما أن يكون الشيطان خارج الحدود أو داخلها • كلما أخرجناه ربض خلف الحدود أو حل محله غيره •••

ان تاريخنا كله صراع مع الشيطان ، وهذا الشيطان أخذ على طول تاريخنا صورا شتى •

فى العصور القديمة كان اسمه بابل وآشور وفارس والاغريق والرومان •••

فى العصور الوسطى كان اسمه الصليبيين والمغول والاتراك وفى العصور الحديثة اسمه فرنسا وانجلترا •

وفى العصر الراهن اسمه فرنسا وانجلترا والولايات المتحدة •

تاريخنا منذ خمسين ومائة سنة صراع متصل مع فرنســا وانجلترا ، لا نذكر سنة واحدة من هذه المائة والخمسين ســنة الاخيرة خلت من الصراع مع هذه أو تلك •••

هل هذه ضريبة الموضع الجغــرافى • أو هل هى نتيجــة مواجهتنا الغرب • لا ندرى ولكن الحقيقة التى لا ينازع فيهــا

أحد ان انجلترا وفرنسا استنزفتا من قوانا شيئا هائلا . اليك بيانا بسيطا يضع يدك على بعض حقائق هذا الصراع الذى يبدو وكأنه قدر محتوم .

فى سنة ١٧٨٩ غزا الفرنسيون مصر ...

وفى سنة ١٨٠١ غزا الانجليز مصر بحجة اخراج الفرنسيين ، وظلوا يحتلون السواحل المصرية حتى سنة ١٨٠٢ .

فى سنة ١٨٠٧ نزلت جنود بريطانيا أرض مصر وحاولت غزوها ..

وفى سنة ١٨٢٧ هاجم الاسطولان الفرنسى والانجليزى أسطول مصر فى ميناء نافارين وقضيا عليه .

وفى سنة ١٨٣٣ أرغمت فرنسا وانجلترا مصر على توقيع معاهدة كوتاهية والتنازل عن معظم ممتلكاتها فى آسيا .

وفى سنة ١٨٣٨ شاءت مصر أن تعلن استقلالها عن الدولة العثمانية اذ كان لديها القوة الكافية لذلك فرفضت انجلترا وفرنسا وهددتا بغزو مصر اذا هى فعلت ذلك .

وفى سنة ١٨٣٩ كانت تركيا تستعد لتوقيع اتفاقية مع مصر تعلن استقلالها فاجتهدت فرنسا وانجلترا فى الحيلولة دون ذلك وأقنعت بعض الدول الاوروبية فى معاونتها على ذلك وبالفعل قام سفير فرنسا بتوجيه انذار الى تركيا قال فيه ان الدول الخمس الكبرى تدعو تركيا الى ألا تعقد اتفاقا بشأن مصر دون أخذ رأى الدول .

وفى سنة ١٨٤٠ اتفقت انجلترا وفرنسا على تحطيم قوة مصر الخارجية .

وفى أكتوبر من نفس السنة حاصرت أساطيل انجلترا سواحل الشام وأنزلت قواتها لحرب جيوش مصر وهدد الاسطول الانجليزى باطلاق مدافعه على الاسكندرية واضطرت مصر الى توقيع اتفاقية لندره فى سنة ١٨٤١ وحرمت مصر من ثمرات تضحيات تسع سنوات (١٨٣١ ـ ١٨٣٩) .

وفى سنة ١٨٥٤ احتال فرديناں دى ليسبس على الخديوى سعيد وحصل منه على الاذن فى حفر قناة السويس وقد تمكن هذا الثعلب الماكر من أن يجعل مصر تتحمل كل تكاليف القناة وأن يحرمها من كل ميزاتها ٠

وفى سنة ١٨٦٤ أصدر نابليون حكمه الجائر بأن تدفع مصر ٣٫٣٦٠٫٠٠٠ جنيه لشركة القنال فى مقابل تنازلها عن بعض شروط النهب والاحتيال التى استدرج دى ليسبس الخديوى سعيد للتوقيع عليها ٠٠

وفى سنة ١٨٦٦ دفعت مصر لشركة القناة مليونين آخرين من الجنيهات فى مقابل التخلى عن شرط آخر من هذه الشروط المجحفة ٠٠٠

وفى سنة ١٨٧٥ انتهزت انجلترا فرصة وقوع مصر فى أزمات مالية فاشترت منها أسهمها فى القناة (١٧٦٫٦٠٢ سهما) بمبلغ أربعة ملايين من الجنيهات ٠٠ هذه الاسهم بلغت قيمتها سنة ١٩٢٩ مبلغ ٧٢ مليون جنيه وربحت منها الخزانة البريطانية الى تلك السنة ٣٨٫٦٠٠٫٠٠٠ جنيه ٠

وفى سنة ١٨٧٦ استغلت أوروبا أزمة مصر المالية الشديدة فأرغمت مصر على التنازل عن حصتها من أرباح الشركة وهى ١٥ فى المائة فى مقابل ٨٨٠٠٠٠ جنيه مع ان ايراد هذه الحصة فى السنة يبلغ ٨٦٩٠٠٠ جنيه ٠

وكانت مصر فى أثناء ذلك كله تشعر بأن الذئاب تحوم حولها وانها لا تلبث أن تنقض عليها ، فاتجهت الى تكوين جيش قوى يحمى حدودها ، واهتمت بأن تدخل بلادها كل ما أمكنها من ألوان الحضارة الجديدة ، وعملت على توسيع حدودها فى الجنوب مخافة أن يقع ذلك الجنوب فى يد دولة أوروبية فتنفتح على مصر جبهة جديدة ولم تكن مالية مصر تسمح بذلك كله فأسرع سماسرة أوروبا يزينون للولاة الاستدانة ، فأسرفوا فيها عن قلة نظر وسوء تقدير وقلة الاحساس الحقيقى الصادق نحو مصر واجتهد أولئك

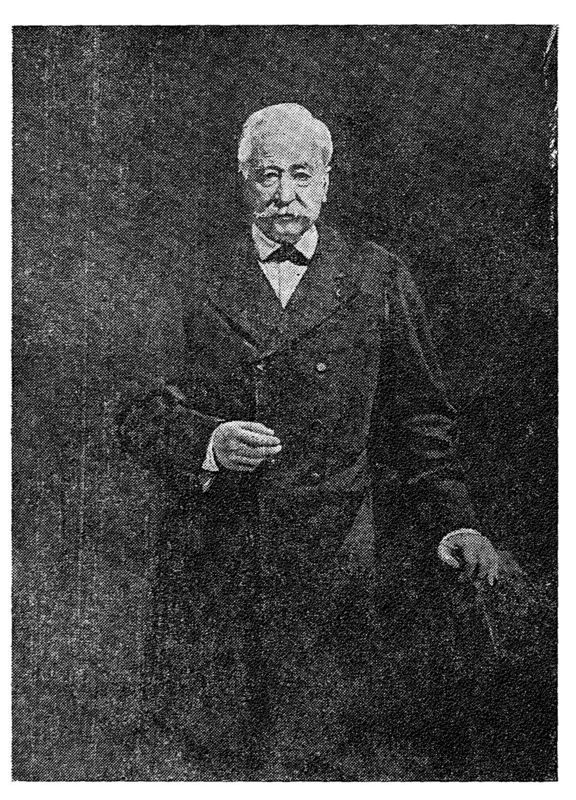
الزبانية في ربط هذه الديون بارتهان موارد البلاد ومرافقها وتقدير أفحش الارباح عليها ، ومضوا يهددون بالاستنجاد ببلادهم ، حتى غرقت مصر في الدين وأصبحت مرافقها كلها رهائن بيد مصارف أوروبية تؤيدها بلادها ٠ وقد وصلت أرباح الديون في بعض الاحيان الى ٢٠ في المائة وزيادة ، بل ان الملايين الاربعة التي باع اسماعيل بها أسهم مصر في القناة اعتبرت دينا تدفع مصر عنه أرباحا قدرها ٥ في المائة مدى عشرين سنة ، وقد دفعتها مصر كلها ٠٠

وكانت أوروبا قد قدرت ان مصر ستعجز يوما ما عن الدفع فاذا توقفت اتخذت هي ذلك ذريعة للتدخل في شئون البلاد وهذا التدخل يمهد الطريق للاحتلال فالاستعمار ٠٠٠

وحدث ذلك بالفعل ـ ففي نفس السنة التي باعت مصر فيها أسهمها بل حتى قبل عقد الصفقة ببضعة أيام فقط ألفت انجلترا لجنة لدراسةأحوال مصر يرأسها استعماريهو المستر كيفووقف قناصل الدول خلف هذا المحقق الانجليزي يمدونه بالبيانات الكاذبة ويؤلبون الناس على حكومة مصر وتحقق من ذلك اسماعيل فقال في حديث له مع صحفي انجليزي يسمى بيتي كينجستون سنة ١٨٧٦ « ما كنت أظن قط ان انجلترا ترمي بشرائها أسهم قناة السويس وارسالها موظفا كبيرا لفحص حساباتي الى وضع يدها على مصر ٠٠ »

وقد كان ما قاله اسماعيل ، اذ أن «كيف» اقترح وضع الادارة المصرية تحت رقابة مالي انجليزي آخر هو ريفرس ويلسون ، وأعقب ذلك انشاء صندوق الدين وأصبحت مصر بالفعل فيقبضة أوروبا رغم نهضتها العظيمة خلال القرن التاسع عشر ورغم محاولاتها الكثيرة للهروب من ذلك المصير ٠

وليس أدل على أن هذه كانت خطوة مدبرة رسمتها السياسة الاستعمارية الاوربية من ان ما حدث في مصر هو نفس الذي



دى ليسبس الافاق العـــالمى

حدث فى تونس ومراكش وايران وغيرها كثير بل كاد يحدث للمكسيك لولا أن هذه الاخيرة أنكرت ديونها كلها وقامت أمريكا بحمايتها ونجت من الاحتلال .

وفى سنة ١٨٧٦ زادت قبضة أوروبا قوة على مصر فأنشئت لجنة مراقبة ثنائية يقوم عليها انجليزى وفرنسى وقدرت هـــذه اللجنة اتباعا لقواعدالعدالة الاوروبية أن تدفع مصر أرباحا للدائنين قدرها ٦٥٦٥٠٠٠ر٦ جنيه وان تكتفى بمليـــون ونصف للانفاق على مرافق البلاد . ٦٦٪ للدائنين و ٣٤ ٠/٠ لاهل البلد

وفى سنة ١٨٧٧ كتب سياسى انجليزى معـروف هو ادوارد ومسى فى مجلة القرن التاسع عشر يقول ان انجلترا ينبغى أن تنتهز فرصة انشغال فرنسا بألمانيا ، وهى فرصة لم تسنح منذ ٧٥ سنة ، فتحتل مصر دون التعرض لخطر الحرب مع فرنسا .

وفى سنة ١٨٧٨ خطت اوروبا خطوة أخرى نحو احتلال مصر فأرغم الخديوى على قبول قيام لجنة عليا يرأسها لص أدانتـــه المحاكم الفرنسية نفسها بالاحتيـــــال هو فردينان دى ليسبس واعطيت هذه اللجنة السلطة المطلقة لاجراء كل تحقيق تراه موصلا الى الغرض الذى أنشئت من أجله .. وبذلك وضعت مصر تحت وصاية اوروبية فعلية . وقد قال الذين قرروا ذلك انهم يريدون حماية اموال الدائنين ..

ولكن الحقيقة انهم أرادوا السيطرة على البلاد .. وبالفعـــل كانت مصر من ذلك الحين تحت حكومة اوروبية شلت يد الادارة المحلية تماما بل انها كانت تطوف بالبلاد وتستثير الاهلين على الحكومة القائمة وتمنيهم بالخلاص ، وهى تعرف أنها بذلك تمهد الطريق للاحتلال الفعلى ..

وفى اغسطس ١٨٧٨ قامت فى مصر أول وزارة مسئولة يرأسها أرتين نوبار الارمنى ووزير ماليتها ريفرس ويلسون الانجليزى، ووزير الاشغال فيها ديبلنيير الفرنسى ...

وهذه الوزارة الخسيسة التي قيل انها أقيمت لتنقذ مصر بدأت عملها بفصل ٢٥٠٠ ضابط مصرى من الجيش تخفيفا لاعباء الميزانية دون ان تدفع لهم متأخر رواتبهم عن خمسة عشر شهرا ماضية .. مع أنها لم تتأخر عن دفع مليم واحد لمراب أجنبى !

ولا شك أن الوزارة أرادت بذلك احداث فتنة في البلاد ، فان فصل هذا العدد الكبير من الضباط ظلما معناه ثورتهم هم وجنودهم على الحكومة فاذا قامت الثورة تدخلت أوروبا عسكريا لتهدئة الحال ..

وهذا هو الذى وقع بالفعل ..

ثار الضباط وحاصروا الوزارة وطالبوا باقالة هذه الـــوزارة الاجنبية التى تحارب المصريين وتمهد للاحتلال الاجنبى ...
وأقيلت الوزارة الاجنبية وقامت فى مصر وزارة وطنية ..

فشلت اذن خطة اوروبا فى الاستيلاء على مصر عن طريق ذلك التدخل المتزايد فى شئونها ولم يبق أمامها الا أن تسلك سبيلا آخر يؤدى الى احتلال مصر احتلالا عسكريا صريحا .
وبالفعل تم ذلك فى سرعة خاطفة ، فلم يحل اكتوبر سنة ١٨٨٢ حتى كان الانجليز يحتلون مصر ..

وكان اول ما فعلته انجلترا تسريح جيش مصر واخلاء السودان لاعادة فتحه ومقاسمة مصر فيه بنسبة النصف ظاهرا والحقيقـــة انها احتلته هو الاخر من ذلك الحين .

وفى سنة ١٨٩٨ أرادت فرنسا ان تنال حصتها من السودان فأرسلت حملة احتلت فاشودة على النيل الابيض فتصدت انجلترا لاخراجها من السودان بحجة ان السودان ملك لمصر

أعلنت انجلترا انها احتلت مصر بصفة مؤقتة، ريثما تنظم أمورها ثم تنصرف .. ولم تكن انجلترا تقـول ذلك ترضـية للضــمير الانسانى بل تهدئة لفرنسا التى هالها ان تنفرد انجلترا وحدهــا بمصـــر ..

ولهذا فانها لم تزل تسعى حتى اتفقت مع فرنسا على صورة تعتبر وصمة للضمير الاوروبى الحافل بالوصمات : اتفقت معها على أن تنفرد هى بمصر ، وتنفرد فرنسا بمراكش وأن تؤيد كل منهما صاحبتها فى ناحيتها ، وهذا هو الاتفـــاق الذى يسمى بالاتفاق الودى ، ولا بد من تغيير اسمه الى الاتفاق الاجرامى ، فلم يكن فى الواقع الا جريمة وضيعة راح ضحيتها شعبان بريئان ظلا بعدها يرسفان فى أغلال الاستعمار نصف قرن كامل .

ثم يقولون لنا بعد ذلك : كيف لا تثقون فى الغرب ؟ كيف لا تريدون الاتفاق معه والتحالف مع بلاده ؟ ... وجوابنا على ذلك هو هذه التجارب القاسية التى لا تبقى فى القلب ذرة من ثقة : لان المصارف الاوروبية التى أقرضتنا المال لنصلح به بلادنا كانت تمهد الطريق للاحتلال ، ولان الوزارة الاوروبيـــة التى قامت لتخدمنا وتصلح أحوالنا أسلمتنا الى الدائنين وأنكرت حقوقنا ، واسلمتنا أخر الامر لجنود انجلترا ..

ثم يتعجبون من أننا لا نريد أن نضع أيدينا فى أيديهم ، وهم يعلمون ان تصرفهم معنا أوكد مصداق لمثلهم المعروف : اذا أعطيت أصبعك للشيطان أخذ يدك كلها ..

وقد أخذ الشيطان يدنا بالفعـــل ، ثم استرددناها ، فكيف نسلمها اليه مرة أخرى ؟

كيف نأمنهم وصحافتهم كلها أصبحت فيما يتصل بالشرق لونا من القرصنة العالمية ، فهى كلها تدعو الى احتـــلال بلادنا والتنكيل بنا : من ادوارد ديسى الى ريمون كاتييه ، ومن صحيفة القرن التاسع عشر الى مجلة بارى ماتش ، كلها تثير الرأى العام الاوروبى علينا وتدعو الى تحطيم قواتنا ..

كيف وقد فعلوا بنا ما فعلوا فى مسألة القناة : قناة قالوا انها اذا احتفرت فى أرضنا انتقلنا من حال الى حال ، وهبطت علينا الثروة من كل ناحية ، وانتقلنا الى مصاف الدول الكبرى .. فلما

تم انشاء القناة بأيدينا وأموالنا حل بنا الضيق المالى والافلاس ، وفرضت علينا الرقابة وحكمنا الاجانب ، ثم كانت الطامة الكبرى بالاحتلال ..

انها مأساة لم يسمع بمثلها أحد ..

جريمة طويلة تمت على مدى خمسين سنة ، دبرتها أوروبا كلها وقام على تنفيذها مجرم أدانته محاكم أوروبا نفسها وحكمت عليه بالسجن ، ومن ورائه الزبانية الطغاة ...

واليك القصة من أولها ..

نعرضها كما هى ، لتحكم فيها بما تريد ..

فى ١٥ مارس ١٦٧٢ أرسل « الفيلسوف » لايبنتس الى لويس الرابع عشر رسالة تعتبر وثيقة تكشف عن حقيقة النظرة الغربيه الى الشرق وأهله ، وترفع الستار عن المطامع الكامنة فى قلب أوروبا نحو بلاد الشرق جملة ..

فى هذه الوثيقة لا يتحدث هذا الفيلسوف عن الشرقيين الا وصفهم بأنهم همج برابرة وكفار ، ولم تسمح له انسـانيته الا بالتحدث عن السلب والنهب والغزو والقتل كأن أولئك الشرقيين ليسوا بشرا وكأنهم لا يستحقون الا اللعنات من فيلسوف يقول تاريخ الفكر الاوروبى انه مفكر عظيم ..

قال لايبنتس فى كلام كثير : « ... أريد أن أتحدث اليكم يامولاى فى مشروع غزو مصر : لا يوجد بين أجزاء الارض جميعها بلد يمكن التسلط منه على العالم كله ، وعلى بحار الدنيا بأسرها غير مصر ، وهى تستطيع أن تقوم بذلك لانها قادرة على أن تستوعب عددا كبيرا من السكان ، ولان خصب تربتها لا نظير له .. ولقد كانت فى ماضى الايام مهدا للعلوم ومحرابا لنعمة الله ، ولكنهـا اليوم معقل الديانة المحمدية التى تغدر بنا ، ولمـاذا تخسر المسيحية تلك الارض المقدسة التى تصل آسيا بافريقيا ، والتى جعلتها الطبيعة حاجزا بين البحر الابيض المتوسط والبحـر

الاحمر ، ومدخلا لبلاد الشرق جميعها ومستودعا لكنوز أوروبا والهند ؟ .. ولو فرضنا أن هذا المشروع — المحقق التوفيق — قد منى بالفشل ، فماذا عسى أن يصيب فرنسا ، وهى تتصدى لحرب برابرة همج ، يثيرون حفيظتها بمختلف الاهانات ؟ ان موقع مصر الفريد سيفتح لكم خزائن الشرق الهائل الثراء ، وسيربطكم مع الهند برباط وثيق يمكن لتجارة فرنسا ، ويمهد الطريق أمام غزاة عظماء خليقين بالانتساب الى الاسكندر المجيد .. »

هذا هو دستور أوروبا بالنسبة لمصر من الربع الاخير من القرن السابع عشر ... أفضى به هولندى لم يخطىء المصريون فى حقه أو حق بلاده فى يوم من الايام خطأ واحدا .. رجل لم نمسسه بضر ، بل لم نسمع عن وجوده ، ولم تكن بين بلاده وبلادنا الى ذلك الحين علاقة ما .. واسوأ من هذا أن فيلسوفا ينادى بالخير والحق يحرض على غزو بلادنا ، ولو أنه تحدث الى ملوك بلاده لقلنا رجل يسعى فى خير وطنه ! ولكنه يتجه بالكلام الى ملك فرنسا ، وهو لا يغريه بهذا الغزو على أنه عمل من أعمال نشر الحضارة كما يزعم الاوروبيون اليوم ولكنه يقول فى صراحة تامة ان الهدف هو خيرات الشرق ، وانتزاع هذه البلاد من المسلمين للسيطرة بها على الارض وأهلها واذلال أهل الشرق والهند خاصة ، وانتهاب بلادهم وخيراتهم ..

ولم يأخذ لويس الرابع عشر بهذه الوصية ، لان ظروفه لم تكن تسمح بذلك ، ولكنها استقرت فى أعماق النفس الاوروبية، وأصبحت أملا فى قلوب أهلها . ولعل الكثيرين من الاوروبيين لا يعرفون شيئا عن فلسفة لايبنتس ، ولكن ليس فيهم واحد الا يردد عباراته تلك كأنها صفحات كتاب مقدس لا ينبغى التفريط فى معنى من معانيه ... وما من كاتب أو صحفى أوروبى كتب سطرا عن الشرق الا وكان يردد عبارات هذا الفيلسوف «العظيم»

•• وما من فترة من فترات التاريخ الاوروبى من ذلك الحين ــ أو قبله ــ الا نجد فيها محاولة لتحقيق هذا الحلم البعيد •

ففى سنة ١٧٨٢ زار مصر الرحالة الفرنسى فولنى وعاد الى فرنسا سنة ١٧٨٤ ليحض بلاده على فتح مصر ، بل تطلع ببصره الى ما وراءها : الى آسيا والهند ، وفكر فى شق قناة تصل البحرين الابيض والاحمر ، وذهب بنفسه وتجول فى نواحى البرزخ من السويس الى البحر ثم استقر رأيه على أن تشق القناة من البحر الى نهر النيل ••

وكذلك فعل الرحالة سافارى وغيره من صغار الاوروبيين •

وفى الاعوام الاولى للثورة الفرنسية فكرت فرنسا فى غزو مصر •• وكانت هذه هى المقدمة التى انتهت بالحملة الفرنسية على مصر فى سنة ١٧٩٨ ، وهى حملة انجلت عن شىء واحد محقق : اغراء أوروبا بمصر وأطماعها فى أرضها ••

عادت الحملة النابليونية الى فرنسا سنة ١٨٠١ ، ولكن عيون أوروبا ظلت مفتحة نحو مصر فى شره مخيف •

ومن بين الاوراق الكثيرة التى حملها الفرنسيون الى بلادهم ليكتبوا منها كتاب « وصف مصر » المعروف ، كانت هناك أوراق ودراسات تتصل بالتفكير فى حفر قناة بين البحر الابيض والبحر الاحمر •

وعندما نشرت هذه الاوراق فى ذلك الكتاب استوقفت انتباه جماعة من أحرار الفكر ــ بالنسبة لذلك العهد ــ من الفرنسيين أنشأها رجل يسمى هنرى دى سان سيمون فسميت بالسان سيمونية ، هدفها القيام بمشروع قناة بين البحرين ••

وأرسلت الجماعة نفرا من رجالها لخدمة محمد على يقودهم رجل يسمى الاب انفانتان ، تقدم لوالى مصر بمشروع عن حفر هذه القناة • ولكن محمد على كان يريد مصر لنفسه لا لاوروبا ، فترك السير فى ذلك المشروع ، حتى يبعد الغول الاوروبى عن ولايته قدر الامكان ••

وفى الاسكندرية التقى الاب انفانتان بفردينان دى ليسبس ، وكان قنصلا لفرنسا فيها ، وتحدث اليه فى المشروع ٠ وكان دى ليسبس لصا كبيرا لا يتورع عن شىء ، فترك القس المسعور يجرى فى طول أوروبا وغربها يحث الناس على القضاء على مصر وتركيا وبلاد الشرق كله ، ويدخل السجن ويخرج منه ٠٠ وعكف على دراسة مشروع القناة التى ستصب ذهب الشرق فى حجر أوروبا ٠٠

ولنقف هنا وقفة قصيرة عند فردينان دى ليسبس هذا الذى لم تنكب مصر بألعن منه خلال القرن الماضى كله ٠٠

ولد فى سنة ١٨٠٥ وتوفى سنة ١٨٩٤ ، أى أنه عاش معظم القرن التاسع عشر ، وهو عصر فريد فى تاريخ أوروبا والانسانية أجمع ٠٠

كانت أوروبا قد قضت القرنين السابع عشر والثامن عشر فى حروب هائلة بين بلادها بعضها وبعض ، وثورات دينية واجتماعية فكرية انتهت بها فى نهاية ذلك القرن الى حالة من التقلقل الفكرى والاجتماعى جعل ساستها ومفكريها فى حالة من القلق والخوف دعتهم الى اطالة الفكر فى مستقبل هذه القارة الحيرى ٠٠

وكانت حروب القرنين الماضيين قد نشرت الفقر فى ربوع القارة وبعثت فى القلوب يأسا شاملا ، فتزايدت الهجرة منها الى العالم الجديد ، واتجهت أبصار أهلها الى بلاد أخرى تجد فيها ما هى بحاجة اليه من القوت ، ولم تكن هذه البلاد غير الشرق٠٠ وكانت أوروبا تعتقد ان عالم الشرق عالم حافل بالاعاجيب والثروات والذهب ، وكلما عاد سائح من الشرق تحدث الى الناس فى أوروبا بما رآه ، وأضاف اليه من خياله ما ارتآه ٠٠

وكانت أوروبا قد اتقنت فن الحرب لطول ما خاضت من معارك ، وتقدمت صناعة الاسلحة النارية واستعمال البارود تقدما لم يكن يخطر لاحد من أهل العالم اذ ذاك على بال ٠ وهذا السلاح هو الذى بعث أوروبا على تحقيق المطامع ، لانها كانت تعلم ان غيرها لا

يملكه ، ولو علمت لقعدت مكانها ، كما كفت الولايات المتحدة عن التفكير فى الحرب مع روسيا عندما عرفت أن لديها القنبلة الذرية ٠

وكذلك كانت الحروب وما صاحبها من مجاعات قد بعثت فى أذهان الاوروبيين نشاطا قفز بهم الى الامام مراحل ومراحل : اتقنوا دراسة المعادن وجددوا صنع السلاح وأحكموا صنع السفن وتمكنوا من ركوب البحار ، ومنحهم ذلك كله شعورا عميقا من الثقة فى النفس والتطلع الى السيادة : فشلوا فى أن يسود بعضهم بعضا فاتجهوا الى سيادة الاخرين ٠٠ وغمرت أوروبا كلها موجة من التشرد الفكرى والروحى جعل شباب ذلك العصر نهبا للمطامع والآمال العريضة فى الثروة أو السلطان أو هما معا ٠ ونجم فى القارة نابليون بونابرت فضرب للشباب الاوروبى اسوأ مثل فى الوصولية والخبث والجشع والصبر والمثابرة ، فأصبح النابهون منهم اشبه بالافاقين والمغامرين ، وقد صور لنا « ستندال » ذلك أجمل تصوير فى قصته البديعة « الاسود والاحمر » ٠٠

وفى مقدمة اولئك المغامرين نجد اولئك الملاحين الانجليز والهولنديين والبرتغاليين والاسبان ، الذين قطعوا القرن كله قراصنة يعملون لحساب انفسهم او لحساب بلادهم ، اولئك الذين اعتدوا على الهند وجزائر الهند الشرقية والهند الصينية والصين واليابان ولم يدخلوا بلدا الا هاجموه ونهبوا امواله وسيطروا عليه كما يسيطر اللص الكاسر بالسلاح وحده على العزل الامنين ...

ويخطىء من يظن ان اوروبا قد غلبت على غيرها بالعلم ، لان الحقيقة انها تمكنت عليها بالسلاح ، وماذا يفعل الف رجل بالسيوف امام عشرة فى ايديهم البنادق تردى العشرات فى دقائق؟
ومن اولئك المغامرين علماء ذلك الزمان الذين انصرفوا الى البحث والكشف فى التماس الثروة لانفسهم وللاخرين ، ومنهم

السياسيون الذين كان بعض الناس يعجبون بشطاراتهم فى الماضى، وما هم الا لصوص يعتمدون اول الامر واخره على السلاح والاحتيال ، ويقضون حياتهم فى تدبير المآسى للاخرين دون ان يكون للانسانية اى مكان فى قلوبهم ، كرجال الثورة الفرنسية وثعالب الانجليز .

ومنهم كذلك المبشرون الذين مضوا يجوسون خلال العالم حاملين شارة الصليب لا ليبشروا بل ليفسدوا الناس وليدلوا ذويهم على مواضع الضعف عند الاخرين ..

فى ذلك العصر الذى اظلمت القلوب فيه بقدر ما أنارت العقول ظهر فردينان دى ليسبس فى بيت كله من المغامرين ..

كان ابوه ماتيو دى ليسبس وعمه بارتيلمى من رجال الديبلوماسية الفرنسية ، ولكن مطامعهما كانت مادية صرفة لا ترمى الا الى الكسب فلم ينظرا الى السفارات وانما قنعا بالقنصليات ، لما فى اعمالها اذ ذاك من اتصال بالتجار ومكاسب ومغانم ..

وكانت الاسرة كلها ترجع الى اجداد قراصنة ، فورث عنهم ماتيو ذلك الميل فخدم نابليون فى مصر ، وبقى فيها ايام محمد على ثم انتقل الى المغرب وكان من الجواسيس الذين عجلوا بسقوط الجزائر فى يد الفرنسيين .

عينته فرنسا قنصلا لها فى مصر فى اوائل ايام محمد على ، فلعب دورا غاية فى الخسة يدل على انه جدير باجداده القراصنة، وخليق بعصره المضطرب الذى تهاوت فيه كل قواعد الخلق ، كانت تعليمات الحكومة الفرنسية تطلب اليه ان يبذل قصارى جهده فى القضاء على محمد على ، فكان يؤكد له انه متفان فى خدمته فى حين كان يتقرب من الوالى ليفوز بامواله .. وقد اثبتنا ذلك بالوثائق الرسمية فى كتابنا «الشرق الاسلامى فى العصر الحديث » .

على هذه القواعد الاخلاقية نشأ ابنه فردينان فوعى عن أبيه اساليب المكر والخبث ، ومضى فى حياته قرصانا على أعراق الاسرة العجيبة التى ارادت المقادير ان يبتلى الشرق الاسلامى بثلاثة من افرادها هم ماتيو وجول (عم فردينان) وفردينان الذى ابتليت به مصر وشقيت بافاعيله طوال القرن الماضى .

لم يتعلم فردينان دى ليسبس تعليما سليما منتظما ، وانما كان كل همه ان يصيب اطرافا من التعليم تعينه على الظهور بمظهر المتعلم اللبق العارف باساليب الحياة وأفانين خداع الناس

درس فى المدرسة بضع سنوات ثم استعان بنفر من ذويه ممن كانوا يعملون فى السلك السياسى الفرنسى ، وحصل على وظيفة صغيرة ، واخذه أبوه معه فى كل مكان. ومن العجيب ان هذين الاثنين تخصصا فى العمل فى البلاد العربية ، كانما ذاعت لهما شهرة بادراك مسائل الشرق ونفسية العرب ، فقد عملا فى مصر والجزائر وتونس وكانت لهما يد فى كل ما اصاب هذه البلاد من مصائب .

فى سنة ١٨٣٢ نجد فردينان دى ليسبس نائبا لقنصل فرنسا فى الاسكندرية ، كانت مصر اذ ذاك فى فورة كبرى .. الدولة الناشئة يشتد ساعدها وتنتظم .. حدودها قد اوغلت فى السودان وانشأ رجالها مدينة الخرطوم ، وترامت تلك الحدود شرقا فى جزيرة العرب .. وجيوش مصر تكتسح جيوش الدولة العثمانية فى سوريا ، والوالى مكب على عمله ليل نهار ، ينظم ويرتب ليهيىء لبنيه ملكا ثابت الاركان من بعده ، واوربا فى دهشة من امر هذا البلد الذى صحا فجأة بعد ان كان الرجاء فيه قد تلاشى : انجلترا حانقة منكرة لانها تؤمن بان اى دولة قوية تقوم على الطريق من انجلترا الى الهند خطر على كيانها ، ولهذا فقد حطمت فرنسا وهولندا واسبانيا والدولة العثمانية ولم يبق امامها الا مصر .

وكان رجال السياسة فيها كلما اقض مضاجعهم نشاط مصر قلبوا صفحات وثيقة فيلسوف الشؤم لايبنتس فتجده يتحدث

عن البربر والهمج «والمسلمين الذين يغدرون بنا» ، فتلجأ الى هذه النقطة الاخيرة وتستميل من تستطيع استمالته من دول اوربا ، بالضرب على عصب الدين حينا وعصب المصالح حينا ، وكان يحكمها رجل عنيد متكبر يؤمن بان الانجليز خير امة اخرجت للناس ، ولا يبالى بغير الانجليز لان انسانيته كانت تقف به عند حدود القنال الانجليزى ... هذا الرجل هو اللورد بالمرستون .

وكان ينظر الى مصر والشرقيين عامة فى كراهية بالغة وامتهان لا يوصف ، وكان يخشى ان تقوم لفرنسا قائمة مرة اخرى فكان يجتهد فى اضعافها والقضاء عليها باى سبيل ، وكان يحسب ان فرنسا تؤيد محمد على فزاد بغضه له ولمصر ايضا ، وعول فى نفسه على ان يلحق بهذا البلد الذى لم يؤذه يوما ما كل ضرر يمكن ان يلحقه به دون ان يخشى شيئا ، لان مصر اذ ذاك بلد صغير لا يزيد سكانه على الملايين الثلاثة وجناحاه بعد ضعيفان لم ينبت فيهما ريش كثير ..

وكانت مصر فى حاجة الى كل معاونة تقدم اليها ، ففتحت ابوابها لكل ذى خبرة من اهل اوروبا ليقبل ويعمل ، ولكل ذى نصيحة ليدلى بما يريد ، فحفلت دهاليز قصر الوالى بالاوربيين من كل جنس ، فيهم الطيب وفيهم الخبيث وفيهم الخادم وفيهم الجاسوس ..

وكان دى ليسبس واحدا من اولئك الجواسيس رغم وظيفته الرسمية ، كان يتقرب الى محمد على ويتظاهر له بالنصيحة والاخلاص ، وكان ككل افاق لبقا فى الحديث عارفا باساليب استلفات النظر فى المجتمع ، يرتدى ملابسه فى عناية وذوق ويغازل النساء فى جراة وقلة حياء ويتخذ الخليلات ويؤويهم فى بيوت ينفق عليها عن سعة ، ويستعين بهن فى ادراك مآربه ، ويركب الخيل فى مهارة ظاهرة ، لان الفروسية كانت شارة العصر وطريق الناس اذ ذاك للدخول فى المجتمع العالى الكبير ..

وكان محمد على يفهمه حق الفهم ، فلم يسرف فى تقديمه ولكنه استمع الى كلامه دون ان ينفذ شيئا منه واستخدمه فى بعض الاحيان .. فعندما زعمت انجلترا ان المصريين يسيئون معاملة المسيحيين فى الشام ، ارسل دى ليسبس ليرى بعينيه وليحدث غيره بما رأى ، فذهب واقبل يقرر ان الادارة المصرية فى الشام من احسن الادارات واكثرها عدلا .. ولكنه فى نفس الوقت كان يكتب الى دولته تقارير تناقض ذلك ، فقد انتقد تصرفات محمد على فى حفر ترعة المحمودية ، وذكر انه كان يسخر ستين الف عامل فيها ، وان الافا منهم ماتوا . ومع انه انتقد ذلك وانكره الا انه سيلجأ اليه وسيأتى باشنع منه فى حفر قناة السويس ..

وفى اوراق القنصلية الفرنسية عثر على اوراق كان المسيو ميمو قنصل فرنسا قبله قد كتب فيها كلاما شرح به مشروع القناة كما تصوره الاب بروسبير وانفانتان داعية السان سيمونيين. وكانت هذه الشروح غاية فى الدقة والوضوح ، فاستولى عليها ذلك الثعلب الماكر ودرسها فى عناية فائقة وعزم فى نفسه ان يعمل على تنفيذها مستخدما اساليب محمد على فى تسخير الناس والقسوة عليهم .

ثم نقل من مصر الى روتردام ومنها الى مالطة ثم الى اسبانيا ثم عاد الى مصر قنصلا سنة ١٨٤٠ ، وقد عول على اقناع محمد على بمشروع القناة وتقدم اليه بمذكرة فى الموضوع ، فاحالها هذا الى قنصل النمسا فلم يكد يطلع عليها حتى عجل بارسالها الى مترنيخ ، فرأى من خلاله سبيلا لتمكين سلطان النمسا من الشرق، وبعث الى قنصله يأمره بانتزاع الاذن فى حفر القناة من الوالى ، ولكن محمد على كان اذ ذاك فى معركته الحاسمة مع اوروبا فرفض المشروع ، ونام حتى جاءت ايام سعيد ..

كان محمد سعيد رابع وال لمصر من بيت محمد على ، مثالا للغالبية من امراء هذا البيت ، ضعيف العقل قليل الصبر معتل

الجسد ، مصابا بترهل شديد نتيجة لاسرافه فى الطعام وميله الى الخمول ، وكانت لا تعمر نفسه اى عاطفة حب لهذا البلد واهله .. كان بالنسبة له مورد رزق كثير وسلطان واسع ، وربما بدرت منه بدرات من العطف والميل الى الاخذ بايدى الضعفاء ، ولكنه لم يفعل ذلك عن وطنية أو شعور انسانى حقيقى ، وانما هى الرغبة فى الظهور بمظهر الرحيم المنصف او الالم العابر العابر لرؤية الظلم الفادح .. وهذه كانت انسانيته ، ومصداق ذلك انه ـ على الرغم مما يقال من انه كان نصير الفلاح وما الى ذلك مما اضفاه عليه مؤرخو العهد الماضى ـ لم ينفع هذا الشعب فى شيء ، بل ابتلاه بالامرين اللذين قصما ظهره طوال القرن الماضى : الدين وقناة السويس .. كان اول من استدان وارتهن موارد الدولة ليؤدى الارباح الفادحة ، وكان هو الذى منح فردينان دى ليسبس الاذن فى حفر قناة السويس .

وكان سعيد ضعيف العقل لا يفهم الا ماهو بسيط واضح ، ولم تكن مصر بحاجة الى هذا الكسول الغبى فى ذلك العصر الخطر ، انما كانت بحاجة الى رجل ذكى نشيط حتى يدفع عنها الذئاب، لما سعيد فكان يسرف فى الطعام حتى ينام وهو على المائدة ، وكان بدنه يسمن ويزداد ترهلا يوما بعد يوم ، وكان يطرب طرب الصبيان لرؤية فارس يأتى بالوان البهلوانية على حصانه ، وكان ينسى ما استقر عليه رأيه اذا ما مضى وقت فيقرر اليوم غير الذى كان قد قرره بالامس ..

وكان محمد على يحرص على ان ينشأ ابناؤه نشأة حديثة ، وكان سعيد هذا احب ابنائه اليه وكان يريد ان يجعل منه ضابطا فى البحرية ، فارغمه على ركوب القوارب والتجديف فى النيل ساعات كل يوم ، فكان يذهب الى بيت دلسبس ـ وكان على النيل ايضا ـ فيترك القارب ويدخل ويطعم وينام ، حتى ينتهى الوقت الذى قدره ابوه فيعود الى بيته فيتظاهر بالتعب من طول

التجديف .. وكان فرديناند اذ ذاك صغيرا ، فارتبط بالشاب اليدين برباط المودة ومنحه ثقة كانت وبالا علينا فيما بعد .

وكان محمد على يسر لهذه الصحبة التى انعقدت بين ابنه وابن قنصل فرنسا فى القاهرة ، حاسبا ان ذلك يعينه على فهم الدنيا والناس ، وكان قنصل فرنسا فى الاسكندرية المسيو ميمو عالما اديبا ، وكان يحرص على اوراق مشروع القناة الذى وضعه السان سيمونيون ، وتحدث فى امرها الى ابن زميله فى القاهرة ، فحفظها هذا فى نفسه وربما تحدث فيها الى سعيد .

وعندما تولى سعيد امر مصر كان فرديناند فى اوروبا ، فكانت اول رسائل التهنئة التى بعثها الى صديقه القديم حديثا عن مشروع القناة ، وكتب الى صديق له فى مصر ورجاه ان يحفظ فكرة المشروع سرا فى صدره حتى يأتى الى القاهرة .

وما اسرع ما عاد فرديناند دى ليسبس الى مصر نائبا للقنصل فى الاسكندرية ، فاستقبله سعيد احفل استقبال ، واوسعه من الكرامة ما كان جديرا بان يرتفع بنفسه عن الشر الذى كان ينويه نحو مصر واهلها ، ولكن هيهات .. كان قد عول على ادراك ما يريد ولو كان ذلك على رغم صديقه سعيد .

بدأ فرديناند يستحوذ على قلب صاحبه الامير الضعيف ، ولم يلجأ فى ذلك الى الاخلاص فى الخدمة او النصح الرشيد بل الى البهلوانية التى تعجب محمد سعيد المسكين .. وفى الخامس عشر من نوفمبر ١٨٥٤ خرج معه فى نزهة صحراوية من القاهرة الى الاسكندرية على ظهور الخيل ، وكان سعيد قد استصحب معه كتيبة من جيشه بكامل السلاح وكان يفرح بجيشه الصغير على أنه أداة من أدوات لهوه فكان يكسو ضباطه أحسن الثياب ويأتيهم بأكرم الخيل ، ليكونوا من حوله هالة ترضى غروره الصبيانى البسيط وفى مساء ذلك اليوم . وقد أحس فردينان دى ليسبس لحظة رضى من صاحبه بعد أن

أبدى مهارة فى ركوب الخيل.. تحدث اليه فى أمر مشروع القناة وألح عليه فى أن يكرمه بالاذن له فى القيام بذلك المشروع ومضى يصور له ضخامة الثروة التى ستنزل به اذا نفذ المشروع ٠ وكيف أن مصر ستجنى كل عام من الارباح ما يفوق كل تصور ٠ وكيف انها ستكون فى يده أداة للسلطان السياسى خارج مصر ٠ وكيف ستهبط الخيرات على أهل مصر من غير حساب ٠ وأكد له أنه صديقه وخادمه الامين ٠ وأنه لن ينظر فى التنفيذ الا الى خير سعيد ٠ وفى نهاية الحديث كان قلب الشاب قد فاض بالمسرة ٠ فذكر لدى ليسبس أنه قد اقتنع بالمشروع ، ووعده بالعـــون واستفتى سعيد بعد ذلك نفرا من رجال حاشيته فقالوا ان صديقا كهذا يحسن ركوب الخيل بهذه المهارة ، لا ينبغى أن يحرم من شىء ٠٠ وهكذا ضاعت مصالحنا بين طفولة سعيد وتفاهة عقـول حاشيته ، وغالبيتها من غير المصريين ٠٠

وهناك من يزعم أن سعيدا منح امتياز القناة لهذا الفرنسى لكى ينال تأييد أوروبا اياه فيما كان يرجوه من حصر وراثة العرش فى أبنائه ٠ ذلك أن فرمان سنة ١٨٤١ كان يجعل الوراثة فى أكبر أفراد بيت محمد على ، وكانت الاسرة مفككة متنـــافرة ، كل فرد منها يسعى فى أن ينجو من شر الاخرين أو يحرمهم من فرصة الملك ٠ وكان ذلك من أسباب ضعفها ٠ ومن أسباب الاذى الشديد الذى لحق بنا على أيدى أفرادها فقد كان كل منهم يطمع فى العرش ، ويجتهد فى أن تؤيده تركيا أو الدول فى الوصول الى ما يريد فكانوا فى الواقع عبيد هذا الامل ٠ وكانوا أطــــوع لرجال حاشية السلطان وللدول الاوروبية منهم لضمائرهم ٠ بل ان اسماعيل مثلا أنفق فى الرشا لرجـــال حاشـــية السلطان وقناصل الدول أكثر مما أنفق على مرافق مصر كلها فى بعض الاوقات ٠٠ وكانت حاشية السلطان تستغل هذا الوضع ، وكان قناصل الدول يفيدون منه وما من خاسر فى هذه الصفقات الا

الشعب المصرى المسكين ثم هذه الاسرة نفسها فقد ظلت طـــوال تاريخها أشبه بوكالة أجنبية فى هذه البلاد • مما انتهى بزوال سلطانها عندما زال سلطان الوكالات الاجنبية من بلادنا جملة ••

ولم يكد يذيع فى أقطار الارض أن سعيدا وافق دى ليسبس على مشروعه حتى انقلبت الدنيا على رأسه وبدلا من أن ترضى عنه أوروبا أبغضته وقصدت لمحاربته لانها رأت فى تنفيذ ذلك المشروع على يد فرنسى بسطا للنفوذ الفرنسى فى وادى النيل • وتزعمت هذه الحرب انجلترا • أملا فى أن تبعد فرنسا وسلطانها عن هذه البلاد •••

وفى الثلاثين من نوفمبر أصدر سعيد أول الفرمانات المشئومة التى افتتحت بشق القناة • وهو فرمان سقيم لا يضمن ولا يقرر حقا لمصر وانما يعطى هذا الثعلب الخسيس الحق فى وضع سكين فى قلب هذا البلد الامين ••

واليك نص الفرمان :

« حيث أن صديقنا مسيو فردينان دى ليسبس قد لفت نظرنا الى الفوائد التى قد تعود على مصر من توصيل البحـــر الابيض المتوسط بالبحر الاحمر بواسطة طريق ملاحى للبواخر الكبرى ، وأخبرنا عن امكان تكوين شركة لهذا الغرض من أصحاب رءوس الاموال من جميع الدول ، فقد قبلت الفكرة التى عرضها علينا ، وأعطيناه بموجب هذا تفويضا خاصا لانشاء وادارة شركة عالمية ، لحفر برزخ السويس ، واستغلال قناة بين البحرين ، وله أن يباشر أو يسند الى غيره جميع الاشغال والمبانى اللازمة لذلك ، على أن تدفع الشركة الى الاهالى ــ وقبل البدء فى الاعمال ــ جميع التعويضات فى حالة نزع ملكية أملاكهم للمصلحة العامة ، وذلك كله فى الحدود وطبقا للشروط والالتزامات المبينة فى البنـــود التالية ••• »



سعيد الصـــديق الحميم لدلسبس

من نظرة الى ذلك الفرمان يتبين أن سعيدا لم يتنبه الى ناحية من نواحي الخطورة والخطأ فيه والا فما هى الشركة العالمية ؟ أى شركة ينشئها العالم كله ؟ وكيف تكون جنسيتها اذن ؟ ومن هو دى ليسبس حتى يفوض بالقيام بذلك الامر كله ؟ لو أنه كان مهندسا لفهمنا ولكنه لم يدرس الهندسة فى حياته ولا هو أخذ درسا فيها ولو أنه كان رجل أعمال لكان الامر مقبـــولا بعض الشىء ولكنه لم يكن هذا أيضا وما كان الا موظفا فى السلـــك القنصلى الفرنسى ، لا يؤيده فيما طلب مؤهل واحد • ولكن هكذا كان وحصل هذا الافاق على التفويض وطار به الى فرنسا ليتلاعب بكل سطر فيه زاعما انه من وضع حكومة مصر وما هو الا املاء من دى ليسبس نفسه • وصفته الوحيدة فى الفرمان أنه « صديقنا » أى صديق ذلك الغبى البليد سعيد •••

وقد أرفقت بذلك الفرمان شروط كلها غبن على مصر ولو أن مصريا مخلصا اطلع عليها لمزقها • لان البند الثالث منها يجعـل أجل الامتياز تسعة وتسعين سنة • وأكاد أجزم أن سعيدا أو أحد أفراد حاشيته لم يفهم لماذا نص الفرمان على تسع وتسعين سنة ولم لم يجعلها مائة ؟!

ونصت الفقرة الرابعة على أن تستولى الشركة على الاراضى اللازمة للقناة من أملاك الدولة دون مقابل ، كأن هذه الاراضى ملك لسعيد وليست ملك هذا الشعب المصرى كله • وفى مقابل ذلك •• أعطيت الحكومة المصرية حصة قدرها خمسة عشر فى المائة فحسب من الارباح ••• ثم ان المادة السادسة تنص على أن رسوم المرور لابد أن يتفق عليها مع الوالى ، مع أن شركة كهذه لا ينبغى أن تتدخل فى موضوع خطير كموضوع رسوم تجبى على مرفق يمر بأراضى مصر •• وهو يعتبر فى هذه الحالة مرفقا مصريا خالصا •

أما البند السابع فاغرب بند يمكن أن يوجد فى عقد بين دولة وشركة •• عقد يبيح لها زراعة ما تستولى عليـــــه من أراضى

الدولة واستغلاله لصالحها ، كأنها لم تحصل عليه لشئون القناة بل للاستغلال وأدهى من ذلك أنه أعفى هذه الاراضى من الضرائب عشر سنوات وترك تحديد هذه الاراضى لمهندس فرنسى كان يعمل فى خدمة مصر اذ ذاك وهو لينان دى بلفوند ٠٠ وقد أسرف فى تقديرها فلما قام الخلاف بين مصر والشركة بعد ذلك اشترت مصر هذه الارض الزائدة عن حاجة الشركة بالذهب ٠ وأباح لها الفرمان كذلك شق ترعة من النيل الى القناة وبيع مائها للمصريين على الطريق كأن الماء ماء الشركة لا ماء النيل ٠ ولعل الذى وضع هذا النص قدر أن الشركة ستنفق على إنشاء هذه الترعة من مالها ٠ وستأتى بالآلات اللازمة لحفرها ٠ ولكن الحقيقة أن الشركة سخرت العمال المصريين فى حفرها ٠ بأيدينا حفرناها وماء النيل يجرى فيها ٠٠ ثم نشتريه !

لم يسمع بمثل ذلك الظلم أبدا ٠٠

والبند الحادى عشر منصف لمصر بعض الشيء ولكنه لم يطبق أبدا فقد نص على ضرورة موافقة مصر على ما يسن للشركة من لوائح وأسماء المؤسسين ومن يديرون الشركة ٠ ولا نذكر مرة واحدة أن رأى مصر أخذ فى ذلك والمرة الوحيدة التى استعملت مصر فيها حقها ذاك كانت عند اعلان تأميم القناة فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ ، وهو الاعلان الذى قامت له أوروبا وقعدت واعتبرته خرقا للعرف والمواثيق ٠٠٠

وكان لابد لاستكمال شرعية هذا الفرمان أن توافق الدولة العثمانية عليه ٠ ولكن السلطان لم يوافق مما يجعله كله حبرا على ورق كمرسوم جمهورى لم يوقعه رئيس الجمهورية ٠٠

ولكن دى ليسبس كان آخر من يهتم بهذه الامور القانونية لقد كان يعرف أنه مؤيد بقوى الشر كلها ٠٠ فرنسا وسماسرة السياسة الاوروبية ٠

ومما يؤيد ذلك أن سعيدا حصل بعد ذلك بشهر على وسام اللجيون دونير وقد استخفه الطرب لذلك فكتب الى نابليون

الثالث خطابا كله ذلة وخضوع بقوله : « .. وحقيقة تفصل فرنسا عن مصر مسافة طويلة . ولكن أى بلد فى العالم ـ مهما بعد ـ لا يستظل اليوم بشعاع منكم يبعث اليه نور الحضارة ؟. »

ودون أن تأتى موافقة تركيا خرج دى ليسبس مع جماعة من رجاله ومهندسين فى خدمة الحكومة الفرنسية هما ليـنان وموجيل الى برزخ السويس لدراسة الموقع والشروع فى العمل..

وأسرع دى ليسبس فى العمل مقتحما كل عقبة ..

عين نفسه رئيسا لشركة لم تتكون بعد . وأقام صديقه قنصل هولندا فى مصر وكيلا لها .

ولكى يسترضى الرأى العام الاوروبى عين فى ادارة الشركة رجالا من كل جنس ، ما بين انجليز وايطاليين وألمان وأسبان.. ولم يضع فى الشركة مصريا واحدا . ولو من حاشية الوالى ... لانه كان لا يقيم لمصر أو لواليها وزنا .

وفى يناير من نفس السنة ، ودون أن تصل موافقة تركيا ، تكونت ادارة الشركة فى باريس . لا فى القاهرة وندبت نفرا من مهندسيها للسفر الى مصر لبدء العمل ...

ولكن الذى ثار على ذلك الفرمان . وأنكره وهاجمه لم يكن والى مصر ، وانما الانجليز أنكروه لانه يزيد من سلطان فرنسا . وأنكروه لانهم لا نصيب لهم فيه . وأنكروه لانه قد يزيد من قوة مصر فى يوم من الايام ..

وأخذ الانجليز يعملون بكل ما وسعهم الدهاء والمكر .. واتجهوا الى الاسراع فى اتمام تنفيذ مشروع سكة الحديد من الاسكندرية الى السويس .. كان قد نفذ منه الجزء الاول من القاهرة الى الاسكندرية وقد سبقت به مصر فرنسا نفسها فى شئون السكك الحديدية وبقى اكمال الجزء الباقى وكانت انجلترا تقدر أن هذا الخط لو تم لما بقى هناك داع لانشاء قناة السويس.

وقد اجتهد دى ليسبس فى كسب الانجليز الى جانبه دون جدوى ، وزار انجلترا مرارا وتكرارا ، واجتمع بكبار أهل الدولة

والرأى ونشر فى الصحف • ولكن انجلترا لا تهزل فى مصالحها• فتركت ذلك الافاق يصرخ كيف شاء ، ومضت فى سبيلها لعرقلة مشروع القناة •• وكانت قصتها الخسيسة فى الهند تزيد فى مخاوفها • فقد استعمرت هى الهند بواسطة شركة تجـارية ، فخشيت أن يجرى الامر على ذلك المنوال فيما يتصل بمشروع القناة ، ومصير مصر •• بل بلغت جرأة هذا المحتال أن ذهب الى القسطنطينية لكى يتعجل موافقتها • ولو ترك الامر لرجال الدولة اذ ذاك • لما كانت هناك صعوبة جدية فى الحصول على المراد • لقاء الرشاوى التى كانت كل شىء فى دولة آل عثمـان اذ ذاك • ولكن سفير انجلترا هناك كان رجلا انجليزيا عاتيا متصلفا مبغضا للفرنسيين ، فحال بين دى ليسبس وما يريد • وأراد المحتال الفرنسى أن يضغط على السلطان • فقال ان نابليون الثالث سيزوره زيارة رسمية للحصول على الموافقة •• وكان هذا لغوا من لغوه • وحيلة من حيله كشفها السير سترافورد دى ردكليف سفير انجلترا •

وأصبحت مسألة القناة نزاعا بين فرنسا وانجلترا • لا بين فرنسا ومصر صاحبة الحق الشرعى فى كل شىء • كتبت وزارة الخارجية الفرنسية خطابا الى وزير خارجية انجلـترا فى ٢١ يونيو ١٨٥٥ تقول فيه ••• « ان فرنسا بريئة من أى تفـكير رجعى • وهى مخلصة كل الاخلاص للصـداقة الفرنسـية الانجليزية •• »

وكان لورد بالمرستون رئيس وزراء انجلترا من المجـانين بعظمة بريطانيا ومن الخائفين على مستقبلها وكان يرى أن هذا المستقبل لا يقوم الا على تحطيم كل قوة تقوم على الطريق بيـن انجلترا وآسيا • ولذا حارب محمد على أولا، وحارب فرنسا ممثلة فى مشروع القناة ثانيا •

وقد كتب دى ليسبس فى يوليو ١٨٥٧ الى بالمرستون رسالة تعتبر وثيقة استعمارية خطيرة • حاول أن يقنع بريطانيا فيهـا

أن القناة ستزيد من قبضتها على آسيا والهند ·· وقد وردت فى تلك الرسالة عبارة غريبة لو استغلتها مصر فى ذلك الحين لنجت من أخطار كثيرة · قال دى ليسبس ان القناة ستجعل لمصر مركز الدولة المحايدة ، وستضمن سلامتها من كل اعتداء ·· ولكنه لم يقلها ليضمن بها لمصر شيئا ، بل ليسكن ثائرة انجلترا ·· فلما سكتت هذه الثائرة تلاشى كل شىء ·

ويئس دى ليسبس من ناحية انجلترا ، فاتجه الى غيرها ·· سعى لكسب تأييد النمسا · وكانت اذ ذاك امبراطورية متداعية يحترمها الناس لجاه الماضى لا لحقائق الحاضر ، وكانت مستعدة لتأييد أى انسان يعترف بأنها دولة ، وأن لها كيانا ، وأنهـــا حقيقة خليفة الامبراطورية الرومانية المقدسة ·

اتصل دى ليسبس بمترنيخ ، واستغل كراهيته لانجلترا ·· فقال هذا الضبع الذى أقض مضاجع الاحرار فى أوروبا ثلاثين عاما ان موقف انجلترا يسقط من هيبة فرنسا فى الشرق · ولكنه نصح الافاق الفرنسى بألا يجعل المشروع مسألة دولية · وأن يتركه فى حدوده الطبيعية · مشروعا داخليا فى مصر تســـوى مشاكله بينها وبين تركيا ·

وسافر دى ليسبس مرة أخرى الى انجلترا · وقابل الملـكة فيكتوريا · واحتفى به بعض الناس · ولكن انجلترا لم تغير من موقفها شيئا · وحرص قنصلها فى القاهرة المستر بروس على أن يخيف سعيدا من مغبة انشاء القناة · ويهدده بانتقام تركيا وانجلترا اذا هو أذن بالتنفيذ · وأشار الى اسراف هذا الوالى اللاعب فى حفلاته ومظاهره · ومضى يشهر به فى كل مكان · ووقف التعيس سعيد بين هذه التيارات كلهـــا لا يدرى كيف يتقيها · وما كان أكثر من صبى أقحم نفسه فى مأزق لا يستطيع الفكاك منه · فسكن حيث هو · ومضى يتلفت يمنة ويسرة تلفت المستغيث ·

كان يبحث عن الغوث والمغيث أمامه ، شعب مصر ·· لو كان هذا الرجل يشعر أنه حاكم مصر فعلا أو أنه مصرى لما كان

هناك مجال للحيرة · فالبلد فى يده · وهذا الافاق لا يستطيع شيئا الا باذنه وانجلترا الى جانبه يستطيع أن يكسبها · ورجال الدولة العثمانية يشترون بالمال··ولكنه لم يكن غير رجل ضعيف قاصر الادراك بسيط التفكير لا يفكر الا فيما يفكر فيه ضعفاء العقول مثله ··· قصور ومآدب وولائم ونساء واستعراضات وبهلوانيات ·· وبين هذه كلها ضاعت مصر ، كنانة الله فى أرضه ، وأهم نقطة استراتيجية فى الدنيا ··

بل ذهب دى ليسبس الى البابا بيوس التاسع فى أبريل ١٨٥٧ وتحدث اليه فيما يعود على الكنيسة من الخير من وراء القناة · فمنحه البابا البركة وقال ·· «ان بعثاتنا التبشيرية التى يحفزها الاخلاص والاقدام ستجد ما تقوم به من غزوات دينية ميسرا بفضل طريق المواصلات الجديد ·· وسيتم التفاهم عن طريقها بين أجزاء الامبراطورية المسيحية على صورة أحسن ·· »

وهذا القول من البابا يذكرنا بوثيقة لايبنتس ، ويضع أيدينا على عصب من أعصاب النشاط الغربى فى الشرق ·· الدين والتبشير بالمسيحية · يتخذونهما سلما لكل مطلب فى بلادنا · وتجدهما مستورين فى كل حركة من حركاتهم فى بلادنا ولو كان القائم بذلك الجهد أفاق محتال من نوع هذا الرجل فرديناند دى ليسبس ·

وفى هذه الاثناء اشتدت ثورة الهند على بريطانيا ·· ونشط التوسع الروسى فى آسيا · وبدأ المفكرون الانجليز يفكرون فى طريق أقصر للوصول الى آسيا وبدأت فكرة الاستيلاء على مصر لاتخاذها طريقا لآسيا ــ تتضح فى أذهان الانجليز · ومع نشوء هذا التفكير نشأ قبول لفكرة القناة · وما كان نفور الانجليز الا من أن فرنسا هى التى ستقوم بمشروع القناة مستترة وراء دى ليسبس ·

وكان دى ليسبس يشعر ان الفرمان الاول الذى حصل عليه لا يحقق كل ما يريد من المشروع اذ أن حفر القناة لذاتها لم يكن

مطلبه ، انما كان مطلبه الغنى والمال والنهب وتسليم أقصى ما يمكن من حقوق مصر الى الفرنسيين أو الى من يشتركون فى القناة من الاوروبيين ولهذا عول على أن يكرر السعى لاستصدار اذن آخر ينسخ الاول . ويعطى فيه من الحقوق ما يمكن له من التصرف فى أموال الشركة كيف أراد حتى يستطيع أن يقدم الرشا والهدايا والالطاف ، وحتى يشبع نهمه الى المال ، وهو نهم انتهى به الى السجن آخر حياته ..

ولم يكن الحصول على ذلك من رجل مثل سعيد بعسير على دى ليسبس . فسعيد رجل ضعيف العقل تغلب عليه نزوات صبيانية وبدوات جنونية يبدو أنها وراثية فى البيت كله . فلم يزل دى ليسبس ينتظر على مقربة من سعيد حتى تحرج مركز هذا الاخير واشتد عليه الطعن والنقد ، وألحت عليه انجلترا بمحاولات خلعه، حتى بات فى حاجة الى من يحميه . وبلغ من قصور عقله أن توهم أن فرنسا ستقوم بذلك . فلما تعلقت آماله بفرنسا كان من الطبيعى أن يزيد رسولها لديه كرامة .. فأقبل على دى ليسبس وأظهر له ودا خاصا ، بل اصطحبه معه فى رحلة الى السودان سنة ١٨٥٦ ويبدو أن الفرنسى أسرف فى استغلال هذه الفرصة. وزاد فى دالته على سعيد . لان هذا الاخير ملكته ذات ليلة حمية التتر وأوشك أن يقتل الفرنسى ولكنه تمالك نفسه . فلما عاد الى صوابه خاف أن يكون لذلك أثر على مركزه فاستصفى الفرنسى، وزاده اكراما . وهنا سنحت السانحة للثعلب فوثب على صاحبه وانتزع قلب مصر من بين أضلاعه . انتزع منه فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وهو أسوأ اذن يمكن ان تمنحه دولة لشركة . أعطاها الحق فى أن « تقوم بالاعمال المكلفة بها أما بمعرفتها هى أو بطريق الاحتكار، واما بواسطةمقاولين عن طريق المناقصات أو الصفقات أو بالممارسة وفى جميع هذه الحالات فيكون أربعة أخماس العمال الذين يقومون بالعمل من المصريين » ويعطى الشركة الحق فى حفر ترعتين أخريين غير ترعة الاسماعيلية احداهما تذهب الى السويس والثانية الى الفرما (بورسعيد) ،

وبيع مياهها للمصريين ٠٠ وأضيف شرط يأذن للشركة فى أن بكون مركز الشركة فى غير مصر ولم يحتفظ الخديـوى التعس لنفسه أو بلاده بحق من الحقوق الا حق تعيين مندوب للحكومة فى مجلس ادارة الشركة ٠ بل ان فيها نصوصـــا تدع للشركة الحق فى انتزاع أملاك الافراد (مع تعويضهم تعويضا عادلا) فاذا اختلف فرد مع الشركة لم تنظر المحاكم فى الامر وانما تشكل محكمة عجيبة تتكون من عضو تختاره الشركة وعضو يختـــاره صاحب الارض وعضو يختاره الخديوى (الحكومة) وأبيـــح للشركة استغلال ما تجد من مناجم فى المناطق التى أخذتها دون مقابل ٠ بل يعفى ما يخرج منها من الرسوم وأخذت الشركة حق الاستيلاء على ما احتاجت اليه من المواد اللازمة لاعمال البنـــاء والمحافظة على المبانى من المناجم والمحاجر المملوكة للدولة وذلك بدون أن تدفع أى ضريبة أو رسم أو تعويض ٠ وأعفيت الشركة من دفع الضرائب على كل ما تستورده ســـواء أكان ذلك مـن ضروريات القناة أم لم يكن ٠٠

ولا حاجة بنا الى الاسترسال فى بيان وجوه الظلم التى وقعت على مصر من جراء هذا « الفرمان » المخزى، فان القارىء يجده بنصوصه كاملة فى موضع آخر من مواضع هذا الكتاب ولكننـا نوجزه فى عبارة قصيرة : ان مصر لم تكسب به شيئا وتعهـدت بكل شىء. حتى الاحترام لم تظفر منه بكلمة واحدة. مع اننا نذكر أن أحد مندوبى بريطانيا عندما أبلغ سعد زغلول قرار النفى لم يضع توقيعه الا تحت عبارة « خادمكم المطيع » ٠٠ حتى هـــذا المظهر التافه من مظاهر اللياقة لا نجده فى هذه الوثيقة المهينة ٠ التى وقعها طواعية ٠ ودون ضغط من أحد ٠ رجل كان فى يوم من الايام حاكما فى هذا البلد ٠٠ وعندما بحثوا عن شخصية ترعى المشروع لم يخطر ببال رجال سعيد أن يختاروا مولاهـــم ٠ وتركوا الخسيس دى ليسبس يختار الامير جيروم نابليون بن نابليون الثالث ٠٠ وقام دى ليسبس بتأليف الشركة فلم يضع

فيها مصريا واحدا . حتى مندوب الحكومة المصرية كان رجـــلا أجنبيا اسمه المسيو كونراد ..

ذلك كله فعله دى ليسبس بعيدا عن مصر . بل بدون علم الوالى .. ثم بعث اليه بعد ذلك بخطاب يعلمه فيه بما تم . ولم تنقض شهور حتى حضر فى سنة ١٨٥٧ ومعه نفر من رجال الشركة لبدء العمل ...

وهنا تغيرت الامور بالنسبة لسعيد ...

وكان لابد من موافقة تركيا على ذلك الامر . وتركيا لا تريد أن توافق وهو لا يجرؤ على الاذن لهذه الشركة بالعمل فى أرض مصر دون موافقة الدولة ، وهذا دى ليسبس يأتيه مؤيدا بفرنسا كلها من خلفه .

ماذا يفعل ؟ أيغضب فرنسا أم يغضب تركيا ؟ ... هـــذه تستطيع أن تؤذيه وتستطيع أن تضره فما العمل ؟ ..

بدأ يطلب الى دى ليسبس أن يتريث فى العمل لعل الموافقة المرجوة تأتى . وانتظر دى ليسبس أياما ثم اقتحم كل شىء دون مبالاة . وأخذ جماعة من رجال شركته ومضى الى موضع الفرما على البحر الابيض ليبدأ الحفر ..

ولكن كيف يحفر والدولة المصرية لم تصـــدر أمرهـــا الى المديرين بتسخير العمال ؟ وعماد شركته كلها قائم على تسخير المصريين ..

هنا قام هذا الافاق بعمل يعتبر جريمة من كل ناحية ...

جمع طائفة من اللصوص وقطاع الطرق والاوباش من جزائر البحر الابيض وسلحهم بالبنادق وسلطهم على أهـــل القــرى القريبة يهددون الناس بالرصـــاص ، ثم يكبلونهم بالحـــديد ويسوقونهم ويأتون بهم الى أماكن الحفر ..

وقد حاولت الادارة المصرية أن توقف ذلك . ولكنها كانت ضعيفة متخاذلة فاسدة . فاستمر غزو القرى ونهبها وســـوق الناس على ذلك المنوال .. وكان البدء فى الحفر فى ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩ .

وحاول سعيد أن يحتج على ذلك · ولكن دي ليسبس رد على الاحتجاج بأقوى منه · وبعث يستغيث بالقناصل · وهنا أدرك سعيد هول الجريمة التى ارتكب فهو لم يمنح هذا الامتياز لصديق وانما لعدو فى ثياب صديق ، لرجل لا يكن صدره الا كل سوء لمصر وأهلها ، ظل يقبل يد والى مصر حتى حصل منه على ما أراد ثم استعان بالدول عليه ··

هذه هى أوروبا وهذا وجهها فى تاريخنا ··

ان دى ليسبس ليس مجرد رجل بل هو رمز ·· ان شخصه وخلقه وتصرفاته ومطامعه ، كل ذلك يعتبر نموذجا لمعظم ما أصاب الشرق من أوروبا خلال ذلك القرن التاسع عشر الاسود ــ خداع وطمع وارهاب وجشع لا يقف عند حد ·

وأحس شريف باشا ناظر خارجية سعيد أن مولاه فى حرج شديد ، فأرسل خطابا شديدا الى دى ليسبس يأمره بايقاف العمل ، فخاف الرجل وتوقف العمل ، لان الحكومة بعثت الى محافظ دمياط بمنع الناس من التوجه الى البرزخ ومنع نقل الاغذية والمياه الى موظفى الشركة ·· وكان على دى ليسبس أن يحاول مرة أخرى · وكانت محاولته هذه المرة أضعف من سابقاتها لأن السلطان فكر بالفعل فى خلع سعيد اذا هو لم يوقف أعمال الحفر فى القناة · وملك الخوف سعيدا ، وأرسل الاوامر المشددة الى رجاله فتوقف العمل تماما ، بل طلبت الحكومة المصرية الى كل قنصل أن يقوم بترحيل رعاياه ، لأن الاوروبى فى تلك الايام كان يرهب غيره ، الى درجة أن دولة من دول الشرق لم تكن تجرؤ أن تطلب اليه أن يغادر أرضها ولو كان من عتاة المجرمين · وكان قناصل الدول الاوروبية دولا داخل الدول الشرقية ، لكل منهم سلطان ورهبة وحرس مسلح ، وكانوا يتعللون بأى شىء لاستدعاء جيوش بلادهم لاحتلال أى بلد من بلاد الشرق بحجة حماية رعاياهم ومصالحهم · وكانوا يسرفون فى التعنت والاستفزاز ويبتزون أموال حكام الشرق بصورة مخجلة · وتروى حوليات مصر فى تلك الايام عبارة طريفة

للخديوى اسماعيل تصور ذلك تصويرا ساخرا ، زاره ذات يوم قنصل احدى الدول وجلس يتحدث فقال له اسماعيل : « أرجو أن تنتقل من مجلسك هذا ‧‧ انك فى ممر تيار الهواء » فقال القنصل : «لا أهمية لذلك ، أنا معتاد على التيار» فقال اسماعيل : « أرجوك أن تنتقل ‧‧ انك الآن فى بيتى ‧‧ لو أصابك زكام لتقدمت دولتك من غد تطلب منى تعويضا ! »

وكان القناصل فى واقع الامر جواسيس علنيين وكانت دولهم تضفى عليهم من الحماية وتمنحهم من التأييد ما يدل على الاهمية التى كانت ترتبها على جهودهم ‧ وكانوا هم من جانبهم يستغلون ذلك أسوأ استغلال ‧ كان لهم حق منح الجنسية الخاصة ببلادهم لمن يريدون ، وكانت الامتيازات اذ ذاك على أقصاها ، فكان الناس يتسابقون للحصول على الجنسيات الاوروبية للافادة من الامتيازات العظيمة التى كان أصحاب هذه الجنسيات يتمتعون بها، وأبسطها أن الاوروبى أو المتجنس بجنسية أوروبية كان لا يخضع للسلطة المحلية أو القضاء المحلى ، اذا اقترفوا جناية أو تورطوا فى دين قام القنصل بمحاكمتهم اما فى القنصلية أو بترحيلهم الى بلادهم ليحاكموا هناك ، ولهذا كان من النادر أن يصيبهم عقاب ما لاى جناية أو تمس أموالهم بشىء مهما كانت ديونهم ومهما كانت تصرفاتهم المالية معيبة ‧ وفى ظل هذه الامتيازات التى تتعارض مع أبسط قواعد الانسانية ، والتى تجعل الاجنبى سيدا للمواطن وجلادا له فى معظم الاحيان ، تكونت هذه الثروات الاوروبية الفاحشة وتحول الاقتصاد المحلى الى أيدى الاوروبيين فى كل بلد فى الشرق ، من الصين الى مراكش ‧ أما فى البلاد الشرقية والافريقية التى حلت عليها لعنة الاحتلال فقد كان وضع الاهالى أسوأ من ذلك بكثير ، اذا لم نقل انه لم يكن لهم وضع قانونى على الاطلاق ‧

وطلب قنصل فرنسا فى القاهرة الى دى ليسبس وأعوانه أن يغادروا مصر فرفض وتحدى القنصل وأسرع بالسفر الى فرنسا

مع نفر من أعضاء مجلس ادارة الشركة وقابلوا الامبراطور نابليون الثالث في ٢٣ أكتوبر ١٨٥٩ وشرحوا له حالهم واستنجدوا به فوعدهم بالتأييد ، واستأذنوه في أن يعلنوا ذلك فأذن لهم ومضى دى ليسبس ينشر ذلك في أقطار الارض الاربعة حتى استقر في الاذهان أن المشروع مشروع فرنسا لا دى ليسبس ومن انضم اليه في شركته التى أنشأها . وقد توصل الى ذلك بفضل صلة قديمة بالامبراطورة يوجينى زوجة نابليون الثالث ، فقد كانت تربطها بآل دى ليسبس صلة من قرابة .

وسار العمل في حفر القناة على رغم ارادة مصر وارادة تركيا وانجلترا . ولم يكن الخديوى سعيد ليجرؤ على التعرض لدى ليسبس ورجاله ، بعد أن رأى نابليون الثالث يؤيده علانية ، ولم يكن يستطيع كذلك أن يمنح الشركة أى تسهيلات مخافة غضب السلطان أى أنه وجد نفسه في مأزق كان يحتاج الى رجل جرىء ذكى ولم يكن هو بهذا أو ذاك فترك الامور تجرى في أعنتها : ترك دى ليسبس ورجاله يفعلون ما يريدون بأرض مصر وأهلها وقبع في مكانه يتفرج والخوف يملأ قلبه من أن يفاجأ بالعزل ، وانتابته المخاوف وبدأ جسده الضخم ينحل ، والغالب أن علة السكر كانت قد أصابته منذ سنوات ولم ينتبه لها ، وزادتها لديه حدة تلك الحالة العصبية التى وجد نفسه فيها .

وانتهز دى ليسبس ورجاله هذه الفرصة فاستغلوها أسوأ استغلال : وجد أمامه رعية بلا راع وأرضا بلا مالك ، وذلك كله نتيجة معاهدة لندرة سنة ١٨٤١ التى فرضتها انجلترا على مصر بحد السيف وأنزلتها من مستوى الدول القوية ذات الجيوش المنصورة الى ولاية تابعة لسلطان ضعيف عاجز يسير أموره « صدور عظماء » ووزراء تفيض قلوبهم بالخيانة والشره الى الاموال والرشا .. وأسوأ من ذلك أن مصر كانت تؤدى جزية لهذه الدولة المتهاوية ، وكان أمر واليها كله بيد رجال السلطان ان شاءوا أبقوا عليه وان شاءوا عزلوه ، فاتجه بصره الى أن يؤيد نفسه بدولة

كبرى ، وشاء سوء حظه أن تكون هذه الدولة هي فرنسا ، لان فرنسا كانت تجتاز اذ ذاك فترة من أسوأ فترات تاريخها بسبب الانحلال الخلقي الذي ساد كل شيء فيها فقد كانت امبراطورية نابليون الثالث نهاية لعصر طويل من القلقلة والفوضى الخلقية ، فكان ظاهر الدولة فخما خلابا ولكن قلبها كان خاويا ولهذا لم توفق في شيء مما قصدت اليه وانتهت بالهزيمة القاصمة أمام الالمان سنة ١٨٧٠ وزوال النظام الملكى كله وعودة فرنسا الى النظام الجمهورى . نقول هذا لنخلص منه الى أن تأييد فرنسا للخديوىسعيد لم ينفعه في شيء، لم يحمه من رجال الدولة العثمانية، ولم يرفع من مقامهفى نظر بلاد أوربا، ولم يجلب له أى تأييد من ناحيتها ،. وانما تركه وترك مصر فريسة لدى ليسبس ورجاله ، وجعله يبدو في نظر أوروبا فى مظهر الرجل الضعيف الغبى الذى يقوده دى ليسبس من أنفه ، وليس أدل على ذلك من اشارات رجال الدولة البريطانية اليه في مجلس اللوردات ومجلس العموم ببياناتهم في الصحف ــ اشارات الى رجل تافه يستغله ثعلب ماكر ، هو دى ليسبس ، ويبيع ما يبور في الاسواق من أسهم مشروع خيالى لا يوصف على ألسنة الساسة الانجليز الا بأنه عملية احتيال مخجلة .

لم يكن فرمان ٥ يناير ١٨٥٦ يقرر بأن مصر ملزمة بتقديم خمس العمال بل كان يقول ان خمس العمال يجب أن يكونوا مصريين وهذه عبارة تفسرها النية الطيبة على أنها ضمان لانتفاع المصريين بهذا المشروع ولكن دى ليسبس فسره على أنه الزام للحكومة المصرية بتقديم العمال ولم تكن حكومة سعيد من القوة بحيث تفسر مواد الاتفاق كما تريد ، لان العصر كما رأينا كان عصر قرصنة أوروبية واسعة النطاق ، وكل خلاف بين أوروبى وغير أوروبى لا بد أن يفسر كمايشاء الاوروبى، لان تفسيره مؤيد بالرصاص والمدافع والاساطيل وذلك القرن التاسع عشر الذى كان أمثال شيلر وهيجل وكارلايل يعتقدون أن الخلق

الانسانى وصل فيه الى اسمى مراتبه كان هو بالذات العصر الذى وصل فيه هذا الخلق الى أحط دركاته ، لا فيما يتصـــل بموقف الغرب من الشرق فحسب بل فى موقف الطبقات الغنية من الطبقات الفقيرة فى أوروبا نفسها فهذا هو العصر الذى بلغت فيه تعاســة العمال والزراع فى أوروبا من عمال المناجم والموانى فى انجلترا، وعمال المصانع فى فرنسا والزراع فى ألمانيا والروسيا ما جعــل المصلحين الاجتماعيين يدخلون أبواب المجتمع الاوروبى فى عنف يحذرون بالخطر، وما مهد الطريق لآراء كارل ماركس وفريدريش انجل وهنرى لاسال• وقد بدأ الضمير الاوروبى يستيقظ على هتفات ليوتولستوى وهنرك ابسن وبدأت الجماعات تدرك عمق الهاوية التى تتردى فيها الطبقات الفقيرة فى طول أوروبا وعرضها ولكن الزمن لم يكن زمن التنبه الى تعاســـة أهل الشرق الذين وقف الاوروبى منهم فى ذلك العصر الاسود والبندقية فى يد والسوط فى يد فمن عارض استقر الرصاص فى رأسه أو صدره ، ومن أطاع ألهب ظهره بالسوط ، وكل أوروبا تردد فى أحاديثها مــع الشرق تلك العبارة المخجلة « أن الرجل الابيض لا يغلب » ..

وبهذه العقلية وبذلك النصيب القليل من الضمير الانســـانى مضى فردينان دى ليسبس ومساعدوه من الهولندى، والانجليزى، والايطالى ، والالمانى ، والاسبانى وغيرهم ممن يمثلون الجنسيات الاوروبية كلها ــ فى تنفيذ هذه العملية على وجــــه لا يمكن أن يتصور الانسان أشنع منه ولا أوجع للضمير الانسانى •

قررت الشركة أن يقوم العمال المصريون بالحفر ونقل التراب وبناء المنشآت سخرة دون مقابل، معتمدين على تفسير سىء للفقرة التى أشرنا اليها من البند الثانى من فرمان ٥ ينـــاير ١٨٥٦ التى تقول بأن خمس العمال يكونون من المصريين • فسرها دى ليسبس على أنها الزام للحكومة المصرية بتقديم العمـــــال • وقد امتنعت الحكومة المصرية عن تقديمهم كما رأينا فمضى دى ليسبس يهدد ويتوعد ولجأ الى الطريقة الخسيسة التى ذكرت من استقدام نفر

من حثالة المجتمع من سكان جزائر البحر الابيض وتسليطهم على القرى لاختطاف الناس وسوقهم الى مكان الحفر مقيدين بالحديد. وقد حاول رجال الادارة التعرض له فوقعت معارك بين رجالها ورجال دى ليسبس أشرنا الى احداها ، فلما حصل دى ليسبس على تأييد نابليون الثالث ووقع سعيد فى الحيرة التى وصغناها وكف يده عن الامر جملة وأصبحت الشركة مطلقة اليد تفعل بالناس ما تريد .

لجأت الشركة الى نفر يسميهم مؤرخوها من الاوروبيين بمقاولى عمال ، والمقاول من هؤلاء قد يكون من لصوص البدو أو الريف ولكنه فى الغالب أوروبى من صقلية أو مالطة أو رودس أو كريت ممن يعرفون بعض العربية . وكان الواحد منهم يحيط نفسه بعصابة مسلحة من أمثاله ويتعهدللشركة بتقديم كذا عاملا فى اليوم لقاء مبلغ معين وعليه بعد ذلك أن يأتى بهذا العدد المطلوب بأى طريقه استطاع ويعطيهم الاجر الذى يريد . ولم يكن نظام العمد قد أنشىء بعد وانما كان لكل قرية شيخ يلتزم بالضبط والربط أمام الضابط « الباشبوزق » أو المأمور . والضبط هو ضبط الاماكن و «الربط» هو جمع المال المقدر على القرية فكان شيخ البلد يقوم بجمع العمال المطلوبين ولكن الغالب ان الباشبوزق وجنوده كانوا يقبضون عليهم ويربطونهم بالسلاسل ويقودونهم الى الموضع الذى يجمع المتعهد فيه عماله ثم يقبضون اتاواتهم وينصرفون. ويمضى بهم رجاله فى حراسة قوية الى موضع الحفر . وينبغى أن نذكر ان مواضع الحفر كانت اذ ذاك بعيدة عن أقرب مواقع العمران بما يتراوح بين خمسين ومائة كيلو متر فكان العمال يحملون شيئا من الخبز الجاف ليقطعوا به الطريق اذ أن المتعهد لم يكن ملزما بطعامهم الا من اليوم الذى يبدءون فيه فى العمل .

وكانت مناطق الحفر فيما بين السويس والفرما « بورسعيد » اذ ذاك صحراء جرداء ، فكان معول العمال فى الشرب على آبار يحفرونها بأيديهم ويستخرجون منها الماء بالدلاء ، وكان عليهم أن

يزرعوا قطعا من الارض بشيء يأتدمون به، وكان في الغالب الفجل أو الكرات ، لان المتعهد كان لا يقدم لهم غير الخبز الجاف· وكان على العمال أن يحفروا من طلوع الشمس الى الغروب · وبعـــد الغروب كانوا يقومون بحراثة الارض التي تنبت لهم الادام وكان محرما عليهم أن يستعملوا ماشـــية الشركة في الحـــرث أو التقصيب وما اليهما من العمليات اللازمة للزرع · وكان عليهم ان يقيموا لانفسهم مساكن من الطين يسكنونهـا بالعشرات · ولم يظفر الكثيرون منهم ببئر يشربون منها ، فتنازلت الشركة بتوزيع حصص من الماء عليهم ، وكانت الحصة اول الامر لا تكفي لشربة واحدة في اليوم ، والفلاح المصري معتاد على الماء الكثير في ذلك الجو الحار وتحت ضغط العمل المتواصل ، فلما وصلت الترعة الحلوة الى موضع القنال كان الماء يحمل منها الى المواضع التي يجري فيها العمل ، ويباع للعمال ، في حين أن المقاولين والمهندســين الاجانب ومن اليهم يستحمون بهذا الماء دون مقابل .

وكان اولئك العمال يتقاضون اجر اعمالهم كل اسبوعين ، وكان الاجر المقدر فرنكا في الاسبوع ، والفرنك أربعة قروش ونصف على وجل التقريب ، اى ان أجر العامل كان ستة مليمات في اليوم ، ولم تقدر الشركة هذه الاجور للعمال من تلقاء نفسها ، بل اشترطه المقاولون ،، وهم لم يشترطوه حرصا على « حقـــوق » أولئك المساكين ، بل لانه كان وسيلة كبـــرى للسرقة ، فان سنتيما واحدا لم يصل الى جيب العامل ، لان هذا العامل كان ــ اذ ذاك لا يعرف ما هو الفرنك او ماهي قيمته ، وكان المقاول يحتجز من المليمات الستة ثمن الخبز وثمن الماء ويخصم ما يشاء من الباقي في نظير العقوبات ... فاحسب ، اعانك الله ــ قدر ما يتبقى للعامل من مليمات ستة ! ولقد كان أولئك الاشرار يجعلون العمال رغم هذا الشقاء مدينين لهم دائما ، وكان عليهم ان يسددوا هذه الديون بالعمل زيادة عن المقرر ، مما جعل بعضهم يعمـــل الى التاسعة او العاشرة في الليل ، في فصل الصيف خاصة .

وكان لكل فرقة من العمال ، تتراوح بين عشرين وخمسين مقدم يختاره المقاول من الجبابرة الظالمين ، وكان يقف عليهم والكرباج فى يده يلهب به ظهورهم كانهم اسرى على سفينة رومانية ، وكان يوقظهم فى الصباح مع الفجر بحجة صلاة الصبح ، ويمهلهم بضع دقائق يفرغون فيها من الصلاة ، ثم يسوقهم الى مكان العمل ، ويظل قائما عليهم الى المساء ، اما كسرة الخبز فيلتهمونها خلسة اثناء العمل . ومن الطبيعى فى ظل هذا النظام الا تكون هناك عناية ما بصحتهم ، فكانوا يمرضون ويساقون الى العمل رغم المرض ، ويظل الواحد منهم يضرب بالفأس أو يرفع « مقطف » التراب حتى يسقط مكانه ، فاذا مات ووري التراب فى أقرب موضع دون احتفال ، وبعث المقاول الى شيخ القرية يطلب غيره ، ولم تكن هناك دفاتر تقيد فيها اسماؤهم أو أوراق تثبت عملهم ، وانما كانوا يحسبون بالاعداد ، عشرة أو عشرين او خمسين . وكان المقاول يحمل طبنجته يرهب بها العمال ويردى من يفكر فى الاعتراض عليه منهم فى الحال ، وقد قتل المقاولون والمقدمون مئات كثيرة بالرصاص ، ومات منهم تحت السياط الوف ، وأكلت الامراض وسوء التغذية وسوء المعاش الوفا ، واوراق الشركة نفسها فيها شكاوى كثيرة من كثرة موت العمال ولم يفكر رجالها فى شىء يحميهم من الهلاك ، وكل مافعلوه هو التشديد على المقدمين وشيوخ القرى فى ضرورة تقديم عمال اكثر .

وكانت الشركة تزعم للرأى العام الاوروبى أن نظام السخرة هو النظام الوحيد الذى عرفه الشرق لتنفيذ الاعمال العامة على طول تاريخه ، وهذا غير صحيح بالنسبة لمصر الاسلامية على الاقل ، فقد كانت المشروعات الانشائية الكبيرة تنقسم قسمين : سلطانية ، وهى التى تعود منفعتها على البلد كله أو على جزء كبير منه ، وبلدية : وهى التى تعود منفعتها على ناحية معينة ، فأما الاولى فقد كان حكام الاقاليم يقومون بها ، وكان مشايخ القرى يحتجزون من الضرائب المقدرة على قراهم ما يستحق للعمال

الذين اخذوا من القرية او اثمان ما استولت الدولةعليهمن ماشيتها ومزروعاتها ، لان القاعدة المالية التى جرى عليها العمل خلال عصور مصر الاسلامية كانت تنص على أن الخراج لا يؤدى الا بعد استنزال ما تتكلفه الاعمال العامة من اموال ، وكانت هذه القاعدة مرعية الى منتصف أيام الدولة الفاطمية ، ثم انصرفت الدولة عن الاعمال العامة جملة ، واصبحت المشروعات كلها «بلدية» ينظمها اهل الريف — أو لا ينظمونها — كيف شاءوا ، فكانوا يقومون بها كما يقومون بالزراعة فى أراضيهم ، وليس من المعقول أنهم كانوا يسخرون انفسهم او يجلد بعضهم بعضا بالسياط .

اما السخرة بصورتها البشعة فكان اول من لجأ اليها محمد على ، وقد لجأ اليها بناء على « نصائح » قدمها اليه معاونوه من الاجانب ، وكان هو اجنبيا مثلهم ، فقد ذكروا له أن انجلترا تلجأ اليها فى الهند ، ووضعوا لها نظاما صارما قام هو على تنفيذه بمعاونة خفر من جبابرة رجال ادارته وعلى راسهم ابنه ابراهيم وصهراه محمد الدفتردار ومحرم بك . وقد نوقش محمد على فى ذلك ، فقال ان هذه هى المعاون التى كان بعض حكام المسلمين يفرضونها على الناس ، وبالفعل اطلق على العمال الذين يجمعون لهذه العمال اسم أنفار العونة ، وهذا خطأ من ناحيتين : الاولى أن الحكام لم يكونوا يلجأون الى المعاون الا فى حالات الضرورة القصوى كاقامة الجسور فى حالات الفيضانات العالية أو اعادة بناء قنطرة وما الى ذلك ، ثم ان الناس كانوا يستطيعون دفع «بدل معونة» واعفاء انفسهم من المشقة ، والثانية ان نظم الشرق كلها كانت مرنة تعتمد على التفاهم الشخصى ، فاذا قدرت الدولة مثلا عشرة قروش ضريبة على النخلة الواحدة ، تفاهم الجابى مع صاحب الارض على انزال عدد النخل الى الربع مثلا ، فتكون النتيجة ان الحاكم لا يستطيع ظلم احد ظلما بينا فى نهاية الحساب ، فكان شيوخ القرى يبالغون فى تقدير اعداد من تحتاجهم اعمال المعاون من الناس ، ويستنزلون من مال القرية

مبالغ لهذه الاعداد ، وذلك لكى تزيد حصص العدد القليل اللازم من العمال فى نظير العمل .

أما محمد على فقد سخر الناس دون مقابل اصلا ، وساقهم بالسياط ، وقد احتج دى ليسبس على من اعترضوا على السخرة فى أعمال القناة بهذه السابقة السيئة التى اتاها محمد على

وقد اسرف دى ليسبس ومعاونوه فى الاساءة الى الناس ، منتهزين هذا الوضع الذى كانت فيه البلاد في أواخر أيام سعيد : وال عاجز لا يستطيع شيئا حيال الشركة ، ويفضل لهذا أن يدع الامور تجرى كيف شاءت مخافة ان يغضب السلطان او يغضب فرنسا ، وكان يحسب ان كليهما قادر على عزله ، والسلطان نفسه مشلول اليد لا يستطيع شيئا ، تتجاذبه فرنسا وانجلترا ويرى السلامة فى ان يدع رعاياه للذئاب يفعلون بهم ما يريدون . ولم يكن دى ليسبس ليخفى انه يلجأ الى السخرة ، بل كان يدافع عنها ، ويأتى لمنتقديه بمبررات اسوأ من الجريمة نفسها . وقد سكتت بلاد اوروبا كلها — عدا انجلترا على هذه الافاعيل ، لان الاحساس الانسانى العام فى القارة كان هابطا جدا ، ولان النظرة العامة للشرق واهله كانت نظرة سيئة .

أما اعتراض انجلترا على السخرة ، فلم يكن دافعها اليه انسانيا ، فقد كانت هى تجرى عليها فى الهند وغيرها ، وانما كان حافزها اليه خوفها من مشروع القناة جملة ومعارضتها فيه ، لا للمشروع فى ذاته ، بل لان القائمين عليه من الفرنسيين . وقد كثر الكلام حول موقف انجلترا من القناة ، والفت الكتب فى الموضوع ، كأن هناك اسرارا تجتلى او حقائق خطيرة ينبغى ان يعلمها من يدرس تاريخ مصر ، والحقيقة ابسط من ذلك بكثير ، فان انجلترا عارضت المشروع مدفوعة بدوافع أهمها :

١ — ان الذين كانوا يقومون بتنفيذه فرنسيون تؤيدهم حكومة فرنسا ، اى أن تنفيذ المشروع يؤدى الى استيلاء فرنسا على مصر ، وكان الانجليز يفكرون فى هذه الناحية على ضوء تجربتهم فى الهند ، فقد بدأ تدخلهم فى الهند بواسطة شركة انجليزية ،

وتمكنوا عن طريق الشركة ولحماية اموالها من احتلال البلاد . وكانت شركة القناة تشبه هذه الشركة الانجليزية ، بل ان روبرت كلايف يشبه دى ليسبس فى سوء الخلق والقسوة وضعف الضمير ، وقد قدم كلاهما للمحاكمة فى بلاده بتهمة الاحتيال والسرقة ، وادين كلاهما كذلك . بل ان الطابع الاستعمارى على شركة القناة كان اظهر واقوى ، فقد امتلكت اراضى واسعة ، وكان لها عدد كبير من الفرنسيين المسلحين يعملون فى مصر ، وكان امبراطوز فرنسا يعتبر المشروع مشروعه .

٢ — ان انجلترا لم تكن تثق فى دى ليسبس ورجال شركته ، لا من ناحية الامانة الشخصية او من ناحية الكفاية الشخصية او القدرة العلمية . وكانت تصرفات دى ليسبس المالية موضع نقد فى كل مكان ، فقد كان يغترف من اموال الشركة جهارا ويشترى الضياع والعقار فى فرنسا ويقدم الرشى فى تبذير ظاهر . وكان يتجول فى انحاء اوروبا كأنه من اصحاب الملايين ، وله الى جانب زوجته عشيقات معروفات لهن قصور فى نواحى فرنسا ، فقد كان الرجل خليعا من هذه الناحية . وكان مجلس الادارة الذى الفه هذا الرجل يزور الارقام والحقائق امام المساهمين مما عرض الشركة للافلاس اكثر من مرة ، ومن الغريب ان مصر هى التى قامت بسداد العجز فى كل حالة ، ففى سنة ١٨٦٠ هبطت اسهم الشركة فى السوق العالمى الى درجة جعلت الناس يتسارعون الى بيعها ، فما زال دى ليسبس حتى جعل الخديوى سعيدا يشترى ٦٤ الف سهم بالسعر الاساسى لا بسعر السوق ! فدفعت مصر ٣٢ مليونا من الفرنكات الذهبية ، ثم جمع دى ليسبس ٢٥ الف سهم اخرى مما باعه المساهمون باوكس الاثمان وباعها لسعيد بالسعر الاساسى ايضا . ومن البديهى ان الفرق بين سعر السوق والسعر الاساسى ذهب الى جيب دى ليسبس . ثم كانت عملية النصب الكبرى التى اشترك فيها دى ليسبس ونابليون الثالث وانقذت الشركة من الافلاس .

وكانت انجلترا لا تثق كذلك فى الكفاية العلمية لخبراء الشركة، وكانت تتشكك فى نتائج ابحاثهم ، وخاصة فيما يتصل بابحاث التربة ومستويات المياه ، وكان رأى اهل العلم فى انجلتـــرا ان العملية كلها وان كانت سليمة من الناحية النظريةالا ان التفاصيل التى يعلنها خبراء الشركة ومهندسوها حافلة بالاخطاء . وقــد كان الانجليز على حق فى كثير مما وجهوه من النقـــد العلمى ، واعترفت الشركة به بعد تمام المشروع وقامت باصلاح ما امكنها اصلاحه منـــــه .

٣ ــ ان انجلترا كانت تقوم اذ ذاك بتنفيذ مشروع الخـــط الحديدى من الاسكندرية الى القاهرة الى السويس لحمل متاجرها من البحر الابيض الى البحر الاحمر ، وكان نصفه الممتد مـــن الاسكندرية الى القاهرة قد تم ، وبقى النصف الثانى ، وكانت ترى فى هذا الخط الحديدى كفاية ، لانه مضـــمون اولا ، ولان الفرنسيين لا يملكونه ثانيا ، وكان اهتمامها موجها الى اتمامه قبل ان يتم حفر القناة .

٤ ــ وكان الراى العام الانجليزى يعلم تماما ان انجلترا تعارض المشروع لاسباب سياسية بحتة ، ولهذا كانت غرف التجـارة وشركات الملاحة تصرح بان المشروع ذو نفع كبير للتجارة العالمية، وكان الكثير من الفنيين يكتبون فى صحف انجلترا يؤيدونالمشروع، ولهذا كانت الحكومة الانجليزية تلجأ الى كل وسيلة بتشويه سمعة المشروع ، حتى تغطى مخاوفها السياسية من ناحيتــه . وكان مجلس العموم البريطانى ، مـــع علم النابهين من اعضائــه ان الحكومة الانجليزية ليست محقة فى معاداتها للمشروع ، الا انهم كانوا يؤيدونها بسبب الخلاف الشديد بين فرنسا وانجلترا اذ ذاك

٥ ــ فلما خفت حدة هذا الخلاف ، وبدات الدولتان تتقاربان، واستطاعت انجلترا ان تشترى اربعين فى المائة من اسهم الشركة وسيطرت عليها اداريا اصبحت انجلترا من المتحمسين للقناة ، واتجهت همتها الى تنفيذ ما كانت تخشى من ان تقوم فرنســـا

به ، وهو اتخاذ القناة وسيلة لاحتلال مصر ، وقد وصلت الى ذلك على ما هو معروف .

وعلى اى الاحوال فقد شهدت انجلترا باستعمال السخرة فى تنفيذ المشروع بكل صورة ممكنة ، وأفاضت الصحف البريطانية فى الكلام فى ذلك ، وندد به وزراء ونواب وشيوخ انجليز كثيرون ، وتستوقفنا من ذلك كله عبارة لها دلالتها ادلى بها اللورد كارنافون فى مجلس اللوردات فى ٦ مايو ١٨٦١ قال : «.. ولنذكر ان تنفيذ تلك المشروعات الضخمة فى بلاد الشرق لايتم بالعمل الذى يؤديه العمال طائعين مختارين .. ولكنه يتم بالسخرة والعمل الاجبارى. وهذه العملية ما هى الا عملية سخرة ، فهل هناك ما يبـــرر تضحية الناس الذين سيستخدمون فيها ، وهل يجوز ذلك فى سبيل منافع تجارية ؟ » وهى عبارة تدل على ان الانجليز كانوا يرون ان السخرة والعمل الاجبارى هما الوسيلة الوحيدة لتنفيذ الاعمال العامة فى الشرق ، وان الاف الانفس ستزهق فى ذلــك العمل ، والمسألة الهامة فى الموضوع : هل المكاسب الماليــة التى سيتحقق من وراء المشروع تعدل خسارة هذه الانفس أو لا تعدلها ! وقد اجاب المقيم الانجليزى بالنفى عندما كان الفرنسيون اصحاب المشروع ، وبالايجاب عندما اصبحت القناة تحت سيطرتهم ، بل ذهبوا الى ابعد من ذلك ، فرأوا ان تضحى حرية شعب كامل فى سبيل القناة ، لم يكفهم ما ازهق من انفس فى تنفيذها وما خسرته مصر من الاموال فيها ، بل رأوا ان هذه المكاســـب التجارية تبرر احتلال مصر كلها ، بل ها نحن اليوم فى سنة ١٩٥٦ ، ولا زال هناك من الانجليز من يرون ان المحافظة على هذه المكاسب التجارية تبرر اعلان حرب على مصر ، أو غزوها ، اذا استعملنا التعبير الصحيح الذى يستتر فى اذهان سلوين لويد وكريستيان بينو ومن ايدوهما فى مؤتمر لندن !

ومهما يكن من الامر فقد استمرت السخرة ، حتى بعد اتفاقية ٣٠ يناير ١٨٦٦ التى حرمت السخرة تحريما تاما ، استمر العمال يجمعون بنفس الطريقة الوحشية التى كانوا يجمعون بها، ويعملون

فى نفس الظروف ، لان مصر ، وان كانت قد استردت بهـذه الاتفاقية الكثير مما سلبته الشركة ، الا أن مركزها زاد قوة بعد أن أصدر نابليون الثالث حكمه لصالحها فى ٦ يوليو ١٨٦٤ وأصبحت ادارة الخديوى اسماعيل الفاسدة فى خدمتها ، وخفت حدة النقـد الانجليزى • ظل عشرون ألفا من العمال المصريين يعملون فى القناة دون أجر ودون رعاية ، وكانت تنتشر بينهم الاوبئة ، ويهلك فيها عشرات الالوف الى جانب من كانوا يموتون من ارهاق العمل وسوء التغذية ، ولا يقل عدد من ماتوا فى أعمال القناة عن ١٢٠ ألفـا خلال أربعة عشر سنة ، وهذه جريمة انسانية لم يسمع بمثلهـا فى اى عصر من العصور .

ومع ذلك كله فقد وجد دى لسبس من الوقاحة والصفاقة مايسمح له بالدفاع عن هذه الجرائم كلها • وقد نشر مؤرخ القناة الفرنسى شارل رو Charle Roux مذكرة لهذا الرجل فى تبرير أعماله تدلنا على «انسانيته» دلالة واضحة ، وها هو ملخصها كما اورده الدكتور مصطفى الحفناوى مؤرخ القنـاة المصرى : « وبادر دى لسبس بتوجيه كتاب مسهب الى وزارة الخارجية البريطانية يأبى فيه على انجلترا التدخل فى هذا الامر ، وأعلن أن الرق كان جاريا فى أمريكا ولم تتدخل انجلترا ، وأن روسيا استرقت نحو أربعين مليونا من رعاياها ولم تتدخل انجلترا ، وأصدرت أسبانيا قانونا يحرم الدعوة لاى دين غير الكاثوليكية ، ولم تتدخل انجلترا مع أنها بلد بروتستنتى • وراح يبرر بكل وسيلة ما كان يجرى من الظلم فى مصر ، مقررا ان الاعمال الكبرى فى مصر لا يمـكن أن تنفذ الا بالسخرة ، وانه لا يجوز من أجلها التدخل فى شئون مصر • وأن والى مصر قد أخذ على نفسه تعهدات يجب أن ينفذها ، واذا لم يفعل فستكرهه حكومة فرنسا على احترامها ، لان رءوس أموال فرنسية تستخدم فى المشروع ، واحتج بأن حكومة فرنسا لم تتدخل فى الهند ضد المعاملة التى يلقاها أهل الهند ، وهى من قبيل السخرة ، فلماذا اذن تأبى انجلترا على شركة قناة السويس

أن تفعل بالفلاحين المصريين ما ترضاه هي في معاملتها للهنود !
ورغم أن حركة العمل في حفر برزخ السويس تعود بالخير على الفلاحين المصريين من جراء الاجور التي يتقاضونها (فهو في تلك المذكرة يمن على مصر التي استنزفت دماؤها بفتات المـــوائد) •
والامر في بلاد الانجليز لا يخرج عن مجرد الثرثرة التي دارت في برلمانهم بقصد تهديد الفرنسيين وافساح السبيل لانجلتـرا كي تحتل المكان الذى أرادته لنفسها في قناة السويس » •

انتهت أيام سعيد في ١٨ يناير ١٨٦٣ ، وخلفـــه على العرش اسماعيل ، وشعر دى ليسبس أنه فقد ذلك الساذج الضعيف الذى استطاع أن يحصل منه على كل ما أراد دون مقابل ، وأوجد في مصر سلطة فرنسية اعلى من سلطة الوالى والسلطان وافاد من الفرص التي سنحت له أحسن افادة ، وجعل مشروع القناة — على أهميته البالغة يبدو في نظر العالم وكأنه مشروع شخصى له ، يقوم على غفلة الوالى وضعف السلطان العثمانى وجاه الامبراطور الفرنسى ، حتى أصبحت شركة القناة أقوى قوة في مصر وسخر كل شيء في البلاد لصالحها ، حتى أن الخديوى سعيد عقد قرضا من بيت مالى فرنسى لكى يفى بالتزاماته الموهومة قبل الشركة ، وقد رهن ، ضمانا لهذا القرض جميع املاكه الخاصة .. وهذا هو الذى كسبه هذا الوالى التعيس من صداقة دى ليسبس، وان الانسان ليتساءل أى التزامات مالية تلك التي كان مضطرا للوفاء بها حيال شركـــة استغلالية صرفة لا تعطى مصر الا خمسة عشر في المائة من الارباح، وهى اقل نسبة يمكن تصورها ؟ ولو لم تحسب الا اجور العمل اليدوى الذى قام به العمال المصريون دون مقابل ، لكان لنا الحق في مطالبة الشركة بالملايين في ذلك الحين • ولكن بدلا من ذلك نكون نحن المدينين ، ونبيع املاكنا ، ونهدد في استقلالنا ، وتقف المصائب بأبوابنا ، لان واليا قليل الذكاء سمح لشركة أوروبية بأن تقوم في أرض مصر ! ثم يتعجب الاوروبيـــون والامريكيون من تخوفنا من التعامل معهم ، ويؤكدون لنا حسن نيتهم ، كاننا لا عهد لنا بنيتهم هذه !

كان اسماعيل طموحا الى السلطان شرها الى المال والمتاع، وهذا الطموح وذلك الشره هما مفتاح أعماله كلها • وينبغى أن نلاحظ أن طموحه هذا لم يكن قوميا ، بل كان فرديا ، فلم يكن ينظـــر الى الامور من زاوية بلد يعيش فيه شعب له ماض جدير بالتقديس وحاضر يتطلب يقظة ورعاية وذكاء ومستقبلا يتطلب حسن تقدير وبعد نظر وحساب للعواقب ، بل كان ينظر الى الامور بعين شاب وجد نفسه فجأة صاحب عرش وسلطان ، يحكم بلـــــدا كثير الخيرات لم تتجه اليه الابصار والمطامع فى يوم من أيامه الماضية كما اتجهت على أيامه بسبب مشروع القناة •

ويزعم بعض المؤرخين – الاوروبيين خاصة – أن اسماعيـــل أظهر ذكاء عظيما وكياسة محمودة أول أيامه• وهم بالطبع يحمدون له فتح أبواب البلاد على مصاريعها يدخلـون ويخرجـــون كيف شاءوا ، وتمكينهم من مواردها كلها • وليس الى الشك سبيل فى أن اسماعيل أنكر وضع شركة القناة فى مصر أول ولايته ، ولكن انكاره لم يكن بسبب تصرفاتها ، وانما بسبب السلطان الواسع الذى كان لها فى البلاد ، فقد أحس أن قناصل فرنسا فى القاهرة والسويس والاسكندرية والمنصورة يتمتعـــون بسـلطان فوق سلطانه ، وأن دى ليسبس هو حاكم البلد على الحقيقة ، وساءه أن الاعفاءات الجمركية التى كانت تتمتع بها الشركة اتسعت حتى شملت كل شيء ، فقد كان رويسنير وكيل الشركة يطالب رجال الجمارك بأن يتركوا كل شيء يمر دون تفتيش ما دام يحمل اسم القناة • وكانت الشركة تدخل فى مصر كل يوم آلافا من الاجانب معظمهم لا يحمل جواز سفر أو حتى تذكرة مرور وكان أولئـــك الاجانب قد أنشأوا لانفسهم جاليات ضخمة فى المدن الكبيرة وتقع بينهم المشاجرات وتطلق النيـران ورجـــال الادارة المصرية لا يستطيعون ان يحركوا ساكنا • بل افتتح الكثيرون منهم دورا للبغايا فى مدن آمنة منذ خلقها الله مثل السـويس واصبحت منطقة القناة ناحية مستقلة يحكمها رجال القناة •

ولو أن اسماعيل أراد فعلا أن يرعى صالح بلده ويرد شركة القناة الى حدودها الطبيعية لاصدر الى رجال الادارة الاوامر بايقاف ترحيل العمال الى القناة ، ذلك كان من حقه ، وكان السلطان يؤيده فيه وترضى عنه انجلترا ، ولا يستطيع الرأى العام الاوربى ان يرغمه على رفعه ، بل كان نابليون الثالث لا يستطيع حياله امرا ، لانه كان رجلا فارغ العقل والقلب ، وكان كالطبل الاجوف ، يملأ الدنيا ضجيجا وعرشه فى الحقيقة أوهى من عرش اسماعيل . ولكن اسماعيل لم يفعل ، لان السخرة فى ذاتها لم تكن تؤلمه ، ومصير مصر مع الشركة لم يكن يشغل باله ، وانما الذى كان يشغل باله هو شعوره بأن سلطان الشركة فى مصر أعلى من سلطانه : أراد أن يفهم دى ليسبس أنه حاكم البلد الفعلى ، وانه لا يتقيد بفرمان أصدره سعيد ، ولهذا سعى فى تعديل فرمان ٥ يناير ١٨٥٦ ، وعقد اتفاقية مع الشركة نقلت الى مصر ملكية الترعة الحلوة الذاهبة من النيل الى بحيرة التمساح وفرعيها الذاهبين الى السويس وبورسعيد ، ونقول « الى مصر » تجوزا ، اذ أن الحقيقة أنه اذا كان قد نقل ملكية هذه الترع الى الدولة المصرية فقد ضم لاملاكه كل الاراضى التى كانت ترويها وأهمها تفتيش الوادى ، وهى أرض خسرها اسماعيل بعد ذلك بسبب تراكم الديون عليه .

وقد وجد اسماعيل أن أهم نقطة ضعف فى نظام هذه الشركة هى تسخير العمال فى أعمال الحفر ، وهى كل شىء ، لان الشركة لو دفعت للعمال أجورا ولو قامت نحوهم بما ينبغى أن تقوم به الشركات المماثلة لها لما استطاعت البقاء عاما واحدا ، فقد كان دى ليسبس لا ينفق فى هذه الناحية شيئا مذكورا ، انما كان سخيا مع المهندسين والاخصائيين والمقاولين الاوروبيين ، وكان يدفع عن سخاء للصحفيين ورجال الدول الاوروبية ، ومن البلاهة ان نظن ان رجال دولة كامبراطورية النمسا والمجر او رجال الحكومة الفرنسية كانوا يتعففون عن قبول الرشى ، فقد أثبتت قضية قناة بناما أن عددا عظيما من وزراء فرنسا وأعضاء جمعيتها

العامة كانوا يتناولون مرتبات ثابتة من دى ليسبس ، ولــكن الكتاب الاوروبيين الذين يحلو لهم الحديث عن الرشى التى كان اسماعيل يؤديها لرجال الدولة العثمانية ، والاموال التى كانت انجلترا تصبها فى جيوب ارتين نوبار الارمنى وزير خارجيــة اسماعيل ، لا يذكرون شيئا عن الاموال التى تقاضاها ساستهم هم ، ولو أن دى ليسبس حوكم من أجل تصرفاته فى قناةالسويس كما حوكم على تصرفاته فى مشروع قناة بناما لعــرفوا أن وزراء نابليون الثالث لم يكونوا أفضل من وزراء سلاطين تركيــا واسماعيل .

بدأ اسماعيل يتحدث فى مسألة السخرة ، ليجد بذلك طريقا الى فتح مسألة شركة القناة كلها من جديد . ولم يكن من ذلــك مفر ، لان وضع شركة القناة ، وكل ما يتصل بها — كان غــير سليم منذ البداية بسبب الاساليب التى لجأ اليها دى ليسبس منذ البداية ، فلم يكن فيها شىء سليم او متفق مع الاخلاق او مع القواعد المالية او حتى مع الذوق العام ، ولو كان مهندسا محترما او رجل اعمال يعرف اصول الاعمال لما اصبحت هــذه القناة مصدرا للمتاعب لمصر وغيرها كما هو الحال معها منــذ انشائها الى اليوم ، ولكن الرجل حصل على الاذن بشقها ممن لا يملك منح ذلك الاذن ، وعندما وضع بنود ذلك التصريح وضعها على صورة مجحفة لمصر على صورة لا يتصورها العقل ، ولم يكد يفعل ذلك حتى طار الى باريس ووضع المشروع فى حماية فرنسا، واخذ يرهب مصر بذلك للاذعان لمطالبه ، واقام المشروع كله على تسخير العمال المصريين دون مقابل ، كأن مصر ينبغى أن تضحى كل شهر بعشرين الف من بنيها لخدمة المتاجر والمصالح الاستعمارية الاوروبية ، وماذا جنت مصر بعد ذلك كله : الافلاس والاحتلال ! وكل ذلك راجع الى سوء ضمير ذلك الرجل الشرير ، ولو ان العالم ابتلى بعشرة من امثاله لما خرجنا من الحروب ابدا

اصدر اسماعيل بعد توليه العرش بشهورقلائل امرا يحرم تسخير الناس فى العمل بصورة عامة ، قناة السويس وغيرها ،

هذا نصه : «قضت ارادتنا باتباع الاصول المرعية قديما فى قضاء الاعمال العامة والخاصة المعتاد اجراؤها فى كل عام فى مصلحة رى الاراضى ، وباستخدام العمال الذين ينبغى تشغيلهم فى سائر الاعمال والعمارات الاميرية بالاجرة المقررة بين الناس ، او اجراء تلك الاعمال على طريقة المقاولة . وقصارى القول : تقضى رغبتنا السامية بعدم استخدام فرد واحد من الناس فى شىء من الاعمال الاميرية والخارجية بعد ذلك على سبيل السخرة ، فلينفذ امرنا هذا على الوجه المذكور »

ولو أن فرنسا اصدرت هذا القانون فى مستعمرة من مستعمراتها لهلل مؤرخوها وقالوا انه دليل على تأصل الروح الانسانى عند الفرنسيين ، ولوضع الذين اقاموا متحف حقوق الانسان فى باريس لوحة لتخليده .. ولكن ما الذى حدث عندما اصدرته مصر ؟ ماذا كان وقعه فى نفوس الفرنسيين ؟ كتب مأمور القنصلية الفرنسية فى المنصورة يقول : « ان منع السخرة بالنسبة لعملية قناة السويس امر لا يمكن ان يستساغ .. »

وكتب كولكهون قنصل انجلترا فى القاهرة الى وزارة الخارجية الانجليزية يقول : « ان عملا كهذا ـ يقصد قناة السويس ـ لا ينفذ الا بالسخرة »

واحتج دى ليسبس بكل ما لديه من قوة ، وزعم ان العمال المصريين تفيض ايديهم بالذهب والفضة مما يتقاضونه من الاجور ، واصر على ان يستمر العمال فى العمل مسخرين ، فيحفر كل منهم مترين مكعبين فى اليوم ..

وارسل نابليون الثالث الى قنصل فرنسا فى القاهرة يأمره بان يطلب الى الحكومة المصرية مد نظام العمل بالسخرة شهرين ، واصدر مجلس ادارة الشركة تعليمات تقضى بذلك .

بل لازال الى الان نفر من الاوروبيين يستنكرون ما فعلته مصر ، ومن اولئك جورج ادوارد بونيه فى كتابه : دى ليسبس ، الدبلوماسى ومنشىء القناة

فقد قال ان انجلترا هى التى اثارت مسألة السخرة لتعرقل اعمال دى ليسبس وتجعل تنفيذ القناة امرا مستحيلا .

وعندما وصل المسيو بريديه مؤرخ اسرة دى ليسبس الى هذه النقطة ، حمل على اسماعيل حملة شعواء ، واتهمه بالانانية وسـوء التقديـر .

ومضت صحف أوروبا كلها — باستثناء الصحف الانجليزية الرئيسية تؤكد ان السخرة هى النظام الطبيعى فى الشرق ، وان الاعمال لا يمكن ان تتم فيه الا بذلك ، بل ذهبت الصحف الفرنسية الى ان ذلك الامر يضر بمصالح العمال الذين يرغبون فى العمـل فى القناة ! مع ان الواقع انهم كانوا بين احد امرين : الموت او الهرب، واليك فقرة من خطاب ارسله اسماعيل حمدى مدير الدقهلية فى ذلك الحين ننقله عن كتاب الدكتور مصطفى الحفناوى عن قناة السويس « ان العمال الذين جمعوا من مديرية الدقهلية يتهربون من الاشغال ، وان اثنين وستين عاملا منهم هربوا ليلة امس ، كما هرب منهم هذه الليلة مائة وتسعة وتسعون رجلا ، واطلقوا حين فرارهم اعيرة نارية ، بقصد تحريض سائر الانفار على الفرار . اما الذين جمعوا من مديرية الروضة البحرية وقسم طلخا وقسم دسوق فقد هربوا كذلك ، وذكر ان دى ليسبس قد ابلغه انـه ينبغى على كل عامل ان يحفر فى اليوم مترين مكعبين»

وقد لخص الياس الايوبى مؤرخ عصر اسماعيل المطالـب التى توجهت بها مصر الى الشركة وحاولت الاستعانة بتركيـا وانجلترا فى تحقيقها تلافيا لبعض اضرار اتفاقية ٥ يناير ١٨٥٦ الشائنة فيما يلى :

اولا : اعادة الاطيان التى منحها سعيد للشركة الى الحكومـة المصريـة

ثانيا : تحريم اقامة حصون واستحكامات حربية على شاطىء القناة مطلقا ، حتى لا تخرج الشركة عن صفتها التجارية .

ثالثا : الغاء الشرط الذى يلزم الحكومة بتقديم اربعة اخماس العمال ، فان لم يمكن ذلك يخفض العدد الذى تلتزم الحكومة بتقديمه الى مالا يزيد على ستة الاف عامل ، وبشرط ان تدفع الشركة أجورهم ، وان يظلوا فى كل الاحوال تابعين للحكومة المصرية ، فلا يخضعون لسيطرة الشركة .

وقد ذكرنا من قبل كيف تخلصت مصر - بصورة مؤقتة من قيود قناة الماء العذب وفرعيها

وشعر دى ليسبس بان الحكومة المصرية لا تنوى ترك الحبل على الغارب للشركة تفعل بارض مصر وبابنائها ما تريد فبادر وجمع الجمعية العمومية لشركته فى يوليو ١٨٦٣ والقى فيها خطابا طويلا هاجم فيه انجلترا وقال ان تحريم السخرة فكرة لم تنشأ فى تركيا وانما فى لندن ، وقال ان الاولى بالانجليز ان يوجهوا ما يتظاهرون به من عواطف انسانية لشئون بلادهم ، بدلا من التمسح بالفلاحين المصريين ..

وبعث اسماعيل وزيره ارتين نوبار الى باريس ليطلع الحكومة الفرنسية على سوء تصرفات دى ليسبس وعلى سوء مركز الشركة المالى ، وكيف انها لا تلبث ان تعلن افلاسها ، لانها اقامت حسابها كله على السرقة والنهب والسخرة والرشوة ، وما دامت الحكومة المصرية قد اوقفت السخرة فالشركة مفلسة لامحالة ، وبالفعل اقتنع رئيس الجمعية التشريعية الفرنسية بما قاله نوبار ، وتحدث هذا الرجل الى الامبراطور نابليون الثالث فى ذلك، اما دى ليسبس فقد كسب لصفه وزير الخارجية الفرنسية ، ودارت المعركة حول مصير القناة داخل فرنسا نفسها ، واتهم الفرنسيون رئيس الجمعية التشريعية بانه مأجور لنوبار ، وان نوبار أجير انجلترا ..

واشتدت المعركة بين مندوب مصر وأنصاره ودى ليسبس وانصاره فى باريس ، وفى اثنائها تكشف دى ليسبس عن

حقيقته التي انتهت به الى السجن ، فبدلا من أن يدرس مطالب الحكومة المصرية ويناقشها فى هدوء وحسن نية لجأ الى اعجب الاساليب فى مغالبة نوبار، فاقام عليه دعوى قذف فى حق الشركة ، واقتاده الى محكمة السين ليحاكمه قضاة فرنسيون، ثم دبر مظاهرة مسرحية فى شكل وليمة ضخمة كان ضيف الشرف فيها الامير جيروم نابليون ابن نابليون الثالث وأميرال فرنسى يسمى جوريان دى لاكرافيير ونائب فرنسى يسمى دوبان ٠٠ وقد أقيمت هذه المظاهرة فى سراى الصناعات فى باريس ، وخطب فيها جيروم هذا فقال كلاما وضيعا لا يليق بأمير ، فقد قال عن الشرقيين عامة ان مثل الشرقيين فى مشروعاتهم مثل رجل يفقد بنطلونه لاهماله حياكة زر فيه ، وقد ضحك الموجودون - وعددهم يزيد على ألف وخمسمائة من هذه الفكاهة السمجة ، ثم اعلن انه يؤيد دى ليسبس فى اعماله كلها ويرعى الشركة لانها شركة فرنسية ٠ وردد دى ليسبس كلامه المعهود ومضى يؤكد ان فرنسا ينبغى ان تؤيد المشروع لان مستقبل فرنسا فى الخارج يتوقف على تنفيذه بالصورة التى يراها دى ليسبس ٠

وخرج دى ليسبس من هذا الحفل وقد امتلأ ثقة بنفسه وآمن أنه سيرغم مصر على أن ترضخ لارادته وتسوق اليه المصريين ليعملوا فى قناته بالمجان ، وأراد أن يستغل الصدى البعيد الذى أحدثته هذه المظاهرة أسوأ استغلال ، فتقدم لمصر بمشروع صلح هو أسوأ من اتفاقية ٥ ينساير ١٨٥٦ ، مشروع يتلخص فى أن تحتفظ الشركة بملكية ترعة المياه الحلوة وترد الى مصر مائة ألف هكتار من الاراضى التى استولت عليها وتكتفى بستة الاف عامل ٠٠ وفى مقابل ذلك تتنازل مصر عن كل الاسهم التى اشترتها ومقدارها ١٧٧ر٦٤٣ سهما وتتنازل عن حقها فى الارباح وقدرها ١٥ فى المائة ، وتدفع علاوة على ذلك ١ر١٧٩ر٠٠٠ فرنكا ٠٠ ثم ٠٠ تكليف مصر بأن تستصدر من الدولة العثمانية موافقة رسمية على شق القناة !

والتقدم بمثل هذا العرض يعد فى ذاته جريمة اخلاقية ، وهو في ذاته مثال من أمثلة العدالة الاوروبية حيال أمم الشرق خلال القرن التاسع عشر ، عدالة تقوم على أن أولئك الشرقيين ليسوا بشرا من الناس بل همج ينبغي أن تسرق أموالهم وتنهب بلادهم وتهدر حقوقهم لصالح السيد الاوروبى ، وهـــذا الذى تقدم به دى ليسبس فى فبراير ١٨٦٤ يبدو غريبا فى ذاته ، ولكنه يبدو طبيعيا اذا نظرت اليه فى نطاق السياسة العامة التى اتبعتهـــا أوروبا حيال أمم الشرق خلال القرن الماضى والى ما قبل الحـــرب العالمية الاولى ، سياسه تقوم على الارهاب والتهديد بالمدافـــع والرصاص ، فقد وجهت المدافع الى صدر الهند واندونيســـيا والصين وايران وتركيا وافريقية كلها ، وفى ظلال المدافع نهـب الاوروبى كل شيء فى بلاد الشرق ، وهذا الذى فعلته أوروبا فى مؤتمر لندن في أغسطس ١٩٥٦ لا يعدو أن يكون صدى لهذا اللون من التفكير ومحاولة لحل مسألة مالية بواسطة الارهاب والتهديد بالحرب والاحتلال ٠٠

ذلك أن الاراضى التى تبين أنها تزيد عن حاجة الشركة كـان ينبغى أن ترد الى مصر دون مقابل ، فان فرمان سنة ١٨٥٦ عندما سمح لها بأن تستولى على ما تحتاجه من الارض لم يقدر أن رجـال الشركة سوف يأخذون أضعاف ما يريدون لكى يبيعوه بعد ذلك لمصر ٠ ثم ان مصر لم تلتزم بتقديم العمال كما قلنا ، ولكن الشركة خسرت عبارة « ينبغى ان يكون خمسا العمال من المصريين» بانه التزام من مصر بتقديمهم ، وحتى لو أننا سايرنا رجال الشركة في تفسيرهم ، فهل معنى ذلك ان تقدم مصر ٢٠ الف عامل بصفة مستمرة ولو أضر ذلك بزراعتها ؟ ومن الذى حدد هذا العدد ؟ الشركة نفسها ، فاذا رأت مصر ان فى ستة الاف كفاية ، فهـل تدفع تعويضا للشركة عن ذلك ؟ ثم ، مهما كان هذا التعويض ، هل يصل الى حرمان مصر من أسهمها كلها وحصتها فى الارباح ٠٠ ثم تدفع غرامة فوق ذلك ؟

اننا ندع الحكم على ذلك العرض للضمير الانسانى ، ونرجو أن يكون قد تقدم ! ولا حاجة بنا الى ترديد رأينا فى ذمة هــذا الرجل فرديناى دى ليسبس فما هو الا افاق محتال ، وليس هذا هو حكمنا نحن عليه ، بل هو حكم محكمة فرنسية قضاتهـــ فرنسيون ، أدانوه وحكموا عليه بالسجن وهو فى حدود الثمانين من عمره ، وليعذرنى القارىء فى هذا التعبير لاننى أعتقد انه قد آن الاوان لتصفية الحساب الطويل بين الشرق والغرب ، آن أن نقول الحقائق فى صراحة وقوة حتى يعلم من لا يعلم من أهــل الغرب أسباب الشك والريبة التى تأصلت فى نفوسنا نتيجـــة لتجاربنا مع أوروبا خلال قرن ونصف من الزمان .

وقد يحسب القارىء أننا نحكم على الضمير الاوروبى كلــه بتصرفات رجل مثل دى ليسبس ، ولكن الحقيقة أن الضـــمير الفرنسى كله يؤيد هذا التفكير الوضيع حيال شعب مســـالم كشعب مصر ، وليس أدل على ذلك من أن نابليون الثـــالث امبراطور فرنسا قد أصدر فى الموضوع حكما لا يبعد كثيرا عن مستوى دى ليسبس . ذلك أن هذا الاخير دبر حيلة خسيسة جازت على مصر ، فما زال يسعى حتى جعل الامبراطور يعــرض نفسه حكما بين الشركة ومصر ، وما كانت مصر لتظن أن رجــلا كهذا يتربع على أكبر العروش الاوروبية فى زمانه يبلغ به موت الضمير الى الدرجة التى تجلت فى حكمه . ولقد حسب اسماعيل أن نابليون الثالث ينصفه ، فطلب اليه ان يكون حكما بينه وبين الشركة ، وفوض له الامر كله ووعد بأن يقبل حكمه .

وجزاء على هذه الثقة فى شرف رجل من « أشرف » البيـــوت الاوروبية ، أصدر الحكم النبيل الحكم التالى :

١ ـ ابطال حق الشركة فى مطالبة الحكومة بتقديم العمـــال المصريين ، والزام الحكومة المصرية فى مقابل ذلك بدفع تعويض مالى للشركة قدره ٣٨٫٠٠٠٫٠٠٠ فرنك ذهبى .

٢ ـ تتنازل الشركة للحكومة المصرية عن كل حق فى ترعة المياه العذبة ، وتلتزم الحكومة المصرية باتمامها مع احتفـــاظ الشركة بحق الانتفاع بها ،والزام الحكومة المصرية فى مقابل هذا التنازل بأن تدفعللشركة تعويضا قدره ٠٠٠ر٠٠٠ر١٦ فرنك ذهبى ٠

٣ ـ اكتفاء الشركة بمساحة ٠٠٠ر٢٣ هكتار من الارض (٢٦ ألف فدان) ورد الباقى وقدره ستون ألف هكتار (١٢٠ ألف فدان) فى مقابل دفع تعويض قدره ٠٠٠ر٠٠٠ر٣٠ فرنك ٠

أى أن مصر الزمت بدفع تعويض للشركة قدره ٨٤ مليون فرنك (٠٠٠ر٣٦٠ر٣ جنيه) فى مقابل « التنازل » عن أشياء حصلت عليها من الخديوى محمد سعيد دون مقابل ٠

لم تدفع هذه الشركة لمصر مليما فى مقابل ما كسبته من فرمان ٥ يناير ١٨٥٦ : أخذت الاراضى بالمجان ، والعمال بالمجان والتزمت مصر باقامة ما تطلبه الشركة من المبانى بالمجان ، واعطيت الشركة الحق فى الاستيلاء على ما ترى الاستيلاء عليه من املاك الدولة دون مقابل ... كل ذلك منحته مصر ..

ومع ذلك فقد قال دى ليسبس فى ١٥ مارس سنة ١٨٦٤ :

« ألا فليكفوا اذن عن الكلام معنا فى تضحيات تحملتها الحكومة المصرية وفى نكران الشركة للجميل ، فالحقيقة هى أن الحكومة المصرية لم تقم بأى تضحية من أى نوع لتنفيذ قنـاة السويس »

حقائق..

عن قناة السويس ومشروعية التأميم

لعبد القادر حاتم



انهيار تمثال دلسبس بعد قرار التاميم

مصرية شركة القناة

ان كل الادلة تتضافر لتبرهن على أن قناة السويس كانت منذ انشائها قناة مصرية تجرى فى أرض مصرية وتخضع للسيادة المصرية الامر الذى نصت عليه كل أحكام المحاكم المختلطة والاتفاقيات والمعاهدات وأكدته جميع المفاوضات التى تمت بين مصر وبين غيرها من الدول ... سواء فى فرمان ١٨٥٤ أو فى فرمان واتفاقية ١٨٦٦ أو اتفاقية ١٨٨٨ أو معاهدة ١٩٣٦ واتفاقية الجلاء ١٩٥٤ .

ففى عام ١٨٥٤ منح خديوى مصر فردينان دى لسبس امتيازا لحفر قناة بين البحر الابيض المتوسط والبحر الاحمر مارا ببرزخ السويس .

فجاء فى المادة الاولى من هذا الفرمان ان مهمة الشركة التى يؤسسها فردنان دى لسبس هى شق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء واعداد مدخلين كافيين احدهما على البحر الابيض المتوسط والاخر على البحر الاحمر وكذلك بناء مرفأ أو مرفأين .

وجاء فى المادة ١٦ من اتفاق وفرمان ١٨٦٦ انه بما ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها ..

وجاء فى المادة ١٣ من اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ انه « فيما عدا الالتزامات المنصوص عنها فى هذه المعاهدة لا تمس حقوق السيادة التى لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الخديوى وامتيازاته المستمدة من الفرمانات . »

وان تسمية شركة قنال السويس بالعالمية مسألة تجـــارية لا أكثر ومثلها فى ذلك الشركة الدولية لعربات النـــوم والقطارات السريعة الاوربية فهذه الشركة بلجيكية ولو أنهـــا قد سميت بأنها دولية .

كما اعترفت بريطانيا بأن شركة قناة السويس العالمية للملاحة البحرية شركة مصرية وتمسكت بذلك فى دفاعها أمام محـــكمة الاستئناف المختلطة فى القضية المعروفة باسم (قضـــية الوفاء بالعملة الذهبية التي صدر الحكم فيها بتاريخ ٢٤ فبـــراير سنة ١٩٤٠) فقد قررت الحكومة البريطانية فى مذكرتها التى قدمتها بجلسة ١٢ ابريل سنة ١٩٣٩ بما يلى :

« ان الشركة شخص معنوى بحكم القانون المصرى الخاص وأن جنسيتها وصبغتها مصرية بحتة ولا يمكن ان تكون غيـــر ذلك وتسرى عليها حتما القوانين المصرية » .

كما جاء فى هذه المذكرة البريطانية « حقـــا ان هذه الشركة تأسست تحت اسم شركة قناة السويس البحرية العالمية ولـــكن ما هى مدى هذه التسمية ؟ » .

من الثابت ان هذه التسمية لا يترتب عليها بأى حال من الاحوال سلب الشركة جنسيتها المصرية فهى مصرية بحكم المبادىء القانونية العامة وبالاخص حكم مبادىء القانون الدولى الخـــاص وعقـــد تأسيسها .

لانها منحت التزاما منصبا على أملاك عامة مصرية ولان مقرهـــا الرئيسى ومركز أعمالها الوحيد بمصر .

ولانه لا يتأتى أن تكون مصرية وغير مصرية فى الوقت ذاته أو أن تكون مصرية وعالمية بمعنى أجنبية فان المبادىء القانونية تتعارض وهذا النظام المتناقض وتتنافى معه اطلاقا .

كما أن الباب العالى لم يقبل اعتماد عقود الالتزام الممنوحة للشركة ونظامها الا بشرط صريح والزامى • وبغيره ما كان يتم هذا الاعتماد وهو أن تكون مصرية بحتة وتبقى خاضعة لقوانين وعادات البلد •

ان فرض الباب العالى الجنسية المصرية على الشركة واخضاعها حتما لقوانين وعادات البلد عمل يتفق وينسجم انسجاما كاملا مع جميع مبادىء القانون الدولى والقوانين الدستورية للسلطنة العثمانية ولم يكن ذلك من قبيل التعنت أو الارهاق وانما كان ذلك تطبيقا للمبادىء القانونية العامة •

وان مجرد تسمية الشركة بأنها عالمية لا يسلبها جنسيتها المصرية اطلاقا • وان معنى تسميتها عالمية كما أبانت ذلك محكمة الاستئناف المختلطة فى حكميها الصادرين بتاريخ يونية سنة ١٩٢٥ و ١٨ يونية سنة ١٩٣١ فى قضيتى سندات الشركة وأسهمها يرجع الى ان الشركة كانت مضطرة لجمع رؤوس أموالها من شتى أنحاء العالم وتحرير صكوكها بلغات مختلفة كما كان يجب أن يضم مجلس ادارتها ممثلين عن جميع البلاد ذات الشأن لضمان المساواة فى معاملة جميع عملائها •

تلك هى النتائج الوحيدة التى تترتب على وصف الشركة بأنها عالمية وذلك طبقا لعقود التزامها ونظامها •

وفى الواقع ان كل ما يمكن أن يقال فى هذا الصدد هو أن الشركة مصرية الجنسية بحكم عقود التزامها ونظامها وانها عالمية من حيث طابعها ولا يتأتى من النتائج القانونية والنتائج المترتبة عليها الجمع بين طابعها العالمى وتبعيتها لجنسيتها المصرية •

ان النتائج القانونية والشرعية التى تترتب حتما على جنسية الشركة المصرية واخضاعها قطعا بصفة آمرة لقوانين وعادات مصر

مردها القانون الذى يحكم العقــــد الذى ارتبطت به الشركة ازاء أصحاب السندات وفى تحديد محل الالتزام الذى عقدته الشركة .

القناة جزء لا يتجزأ من مصر

لقد جاء فى القاموس الدبيلوماسى الذى يصدر عن الاكاديمية الدبلوماسية بباريس وهى الاكاديمية الوحيدة من نوعها فىفرنسا التى تعالج جميع المسائل الدبلوماسية والدولية ويتكون هــــذا القاموس من خمسة أجزاء ويشترك فى اعداده وتحريره أكثر من ٢٧ رئيس دولة و ٥٠ وزير خارجية و ٥٠٠ سفير ووزير مفوض وأعضاء الاكاديمية يمثلون ٧٣ دولة يعالج هذا القاموس جميـــع المسائل المتعلقة بالمسائل الدبلوماسية والدوليـــة فى جميـــع أنحاء العالم ..

وقد جاء فى الصفحة ٨٧٢ من الجزء الثانى لهذا القــــاموس ما يأتى :

كلف المسيو فردينان دى ليسبس طبقا لاحـــكام فرمان عام ١٨٥٤ بحفر قناة السويس ويعتبر هذا الفرمان القانون الاساسى لقناة السويس ..

وفيما يلى أهم الاسس التى يستند اليها الامتياز طبقا لاحكام هذا الفرمان ــ حيث أن القناة جزء لا يتجزأ من الاراضى المصرية لا يسرى الامتياز الذى منح لمدة ٩٩ سنة الا بالنسبة لبناء وادارة القناة التى يجب أن تكون طريقا مائيا للسفن الكبرى .

وتساءل الكاتب عما اذا كانت القناة تعتبر جزءا من الامـــلاك البرية أو من الاملاك البحرية المصرية ثم أجاب على هذا السؤال قائلا بأن المسألة فصل فيها بصفة نهائية واعتبرت القناة جزءا من الاملاك البحرية المصرية .

وقد نصت الفقرة الاولى من المادة الثامنة من معاهدة التحـالف بين مصر وبريطانيا الموقعة سنة ١٩٣٦ على الآتي :

« بما أن قنال السويس الذى هو جزء لا يتجزأ من مصر هو فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما هو أيضا طريق أساسى للمواصلات للاجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الامبراطور بأن يضع بجوار القنال بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة » ٠

كما نصت المادة الثامنة من الاتفاقية الموقعة فى ١٩ أكتوبرسنة ١٩٥٤ بين حكومة جمهورية مصر وحكومة المملكة المتحـــدة على الآتي :

« تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التى هى جزء لا يتجزأ من مصرطريق مائى له أهميتهالدولية من النواحى الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى التاسع والعشرين من اكتوبر سنة ١٨٨٨ » ٠

ويتوج هذه الادلة العديدة على أن القناة جزء لا يتجـــزأ من الاراضى المصرية رأى المسيو شارل رو فى مؤلفه «برزخ السويس» اذ يقول فى الجزء الثانى منه ص ١١١ ما نصه :

« ان الارض التى تمر بها القناة والواقعة فى منطقة الحياد لا تزال جزءا لا يتجزأ من مصر وان حقوق صاحب السيادة الاقليمية وبمعنى آخر حقوق الخديوى والسلطان تحفظها بصفة مطلقـــة اتفاقية سنة ١٨٨٨ اذ أن أولى الامر قد احتفظوا بحق اتخاذ كافة التدابير اللازمة للدفاع عن مصر وحفظ النظام ٠

حفر القناة بأموال مصرية وبسواعد مصرية

ان الذى حفر القناة هم المصريون ومات منهم ١٢٠ ألف شخص وتضمن عقد الاتفاق بين سعيد وديلسبس أن تقدم مصر ألـــوف الفلاحين للعمل فيحفر القناة بلا أجر وأن يحضروا زادهم من بيوتهم وعندما حاولت مصر التخلص من هذه السخرة الشنيعة تدخـــل نابليون الثالث امبراطور فرنسا في الامر وقضى بأن تدفع مصر ٣ مليون جنيه للشركة كتعويض عن السخرة ٠

وكان رأس مال الشركة نصف مليون جنيه بينما تكلف حفرها ما يزيد عن ١٦ مليون جنيه دفعتها مصر ٠٠٠

التأميم حق من حقوق السيادة :

ان تأميم شركة القناة عمل من صميم أعمال السيادة المصرية لان شركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية وكلت اليهـــا الحكومة المصرية سنة ١٨٥٦ القيام بهذا العمل وقد سحبت مصر هذا التوكيل لتقوم هي بهذه التبعة ٠ وحق التأميم حق معترف به في جميع الدول بل أن بعض الدول قامت بحركة تأميم واسعـــة كبريطانيا مثلا التى أممت السكك الحديدية والفحم والنقـــل ٠ وفرنسا التى أممت السكك الحديدية والغاز والكهرباء والدخان وشركة النقل المشترك في باريس وكذلك أممت مصانع رينـــو للسيارات لتعاملها مع الالمان وصنعها دبابات لها ابان الحرب فأممتها دون دفع تعويضات لها ٠

ورفع أصحاب هذه المصانع دعوى على الحكومة الفرنسية أمام القضاء الفرنسى فقضت تلك المحاكم بعدم شرعية قرار التأميـــم وقررت اعادة المصانع الى أصحابها وكانت العملية في بادىء الامر عملية كيدية ولا علاقة لها بالصالح العام ٠

ثم ان فرنسا اصدرت سندات حرب خلال الحرب العالمية اكتتب فيها مئات الالوف من الامريكيين واستعملت تلك الدولارات للاعمال الحربية ثم رفضت دفع هذه السندات لاصحابها ٠

وليست السوابق التاريخيـــة هى التى تؤازر حق مصر فى التأميم • فحسب بل ان هيئة الامم المتحدة أصدرت فى عام ١٩٥٢ قرارا يقضى بأن :

« لكل دولة الحق فى استغلال مواردها وثروتها لرفاهيـــة شعبها » ••

وما عملته مصر من تأميم للقنال ما هو الا تنفيذ لهذا القرار •• ومصر عندما أممت قناة السويس كانت تدافع بذلك عن نفسها ، دفاعا شرعيا ذلك ان شركة القناة كانت تكون دولة داخل الدولة، فقد انتزعت جزءا من أرض الوطن استقلت بادارة شئونه من شتى النواحى • فكانت تكون ركيزة للاستعمار فى مصر ذلك أن الاوامر والسياسة التى كانت تتبعها هذه الشركة كانت ترسم فى مقــر المكتب الادارى فى باريس بينما المقر القـــانونى لتلك الشركة المساهمة المصرية كان فى الاسكندرية وفقا لفرمان سنة ١٨٥٦ •

ان الحكومة المصرية كانت تستأذن من شركة القناة لبناء أى نقطة للبوليس ومكاتب البريد والمبانى الحكومية •• وهكذا كانت الشركة دولة داخل الدولة ••

حرية الملاحة فى القناة مكفولة :

منذ أن أفتتح العمل فى قناة السويس فى ابريل سنة ١٨٩٩ ظلت الملاحة تسير فى القناة بحرية تامـــة تحت اشراف مصر وحمايتها ولم تتعطل الملاحة اطلاقا • ولم تطلب اية دولة ايجاد أى لجنة دولية للاشراف على حرية الملاحة •

وفى خلال الحرب السبعينية بين فرنسا وألمانيا حينما كانت القناة تحت إشراف مصر ولم تكن مصر محتلة من بريطانيا ـ قامت مصر للاشراف على حرية الملاحة وسمحت بمرور كل السفن وقد اعترفت كل الدول بقدرة مصر على حرية الملاحة بل ان القــواد البريطانيين أنفسهم اعترفوا بذلك ••

ومصر هى التى قامت بحماية حرية الملاحة فى القنـــال فى الحربين الاولى والثانية بل ان الجنرال اللنبى اعترف بأن ١٢٠ ألف مصرى كانوا يعملون فى بناء الخنادق والاستحكامات لحماية القنال فى الحرب العالمية الاولى ..

كذلك اعترف المستر تشرشل بأن الذى كان يدافع عن قنـاة السويس فى الحرب العالمية الثانية هم جنود مصر .

انجلترا هى التى انتهكت حرمة حرية الملاحة :

وجدير بالذكر ان بريطانيا التى تتبـاكى اليوم على حـــرية الملاحة ، كانت هى أول من انتهكت حرمة هذه الحرية .

فقد رفضت انجلترا المراقبة الدولية لحرية الملاحة طول مـدة احتلالها لمصر بالرغم من أنه جاء فى اتفاقية ١٨٨٨ ما يلى :

« انه فى حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المندوبون لاجراء المعاينة وابلاغ الخديو لاتخاذ اللازم وعلى أى حال يجتمع المندوبون مرة كل سنة على الاقل لتنفيذ المعاهدة تنفيذا حسنا ..

ولم تجتمع هذه اللجنة مرة واحدة ورفضت انجلترا طول مدة احتلالها لمصر منذ سنة ١٨٨٢ الى سنة ١٩٥٦ أى اشراف من أى لجنة دولية على حرية الملاحة ..

كذلك انتهكت انجلترا وفرنسا حرية الملاحة فى القنـــــاة وسخرتاها لارادتهما ـ وقد جاء فى القاموس الدبلوماسى تحت بند السويس ، (انه فى عام ١٤ و ١٨ و ١٩ وقفت الاساطيـل الانجليزية والفرنسية بجوار القناة ولم يحترم الانجليز الملاحة عبر القنال فى تلك السنوات وفى عام ١٩١٤ عندما أعلنت انجلتـــرا حمايتها على مصر أغلقت أبواب القناة فى وجه السفن الحربيـــة المعادية مخالفة بذلك أحكام المادة الاولى من اتفاقية ٢٩ أكتوبر

سنة ١٨٨٨ التى نصت بأن تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة فى زمن السلم كما فى زمن الحرب لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها ٠

كما اعترف بذلك لورد لويد فقال ان انجلترا قد تجاهلت أى اعتبار غير أهدافها ورغبتها فى الحصول على النصر بأى ثمن وداست على جثة القانون ولم تقم لمصر أى وزن ٠ وقال ان انجلترا فى سنة ١٩١٦ جعلت دلتا النيل كلها معسكرا بريطانيا أما قناة السويس فقد أصبحت مجرد طريق مواصلات للحلفاء أى لم تعد طريقا للملاحة العالمية كما نصت معاهدة القسطنطينية سنة ١٨٨٨ وقال ان معسكرات الاسماعيلية والقنطرة كانت للاستراليين والهنود والبريطانيين وأما أهل البلاد فكانوا يقطعون الخشب أو ينزحون الماء ٠٠

سيطرة الجنس الابيض

والآن لماذا يصرخون ؟ ان الرد على هذا الصراخ ملخص فى كتاب (السويس وبناما) للكاتب الشهير اندريه سجفرد عضو الاكاديمية الفرنسية واستاذ العلوم السياسية فى باريس الذى قال ضمن ما قاله « ان الفضل فى استثمار موارد العالم يرجع الى القارة الاوروبية » ٠

والواقع ان ذلك عبارة عن ظاهرة غريبة ولا يزال الجنس الابيض (يعنى بذلك الاوروبيين والغربيين) بصفة عامة هو المسيطر على الموقف وقد أدت هزيمة اليابان الى محو كل منافسة خارجية على الاقل فى الوقت الحاضر ٠

ويبدو كل من قناة السويس وقناة بناما اللتين تقعان تحت سيطرة الجنس الابيض واللتين توصلان ـ المحيطات بمثابة آلات ٠٠٠ لسيطرة هذا الجنس لانها من الاعمال التى انفرد بها جنسنا وهذا الجنس هو الذى يقوم بادارتهما دون سواه حتى أصبحت قناة السويس وقناة بنما ضروريتين لحضارتنا ٠

« وتصل درجة الكمال فى الادارة والانتظام الى حد أنه غاب عن بالنا شروط محافظتها حتى أننا نسينا أن الذين يديرون هذين المرفقين هم من الغربيين ويتلقون أوامرهم من باريس ولنــــدن وواشنطون تنفيذا لنظام سياسى مصدره الجنس الابيـــض هو الدافع وهو الذى يمولها بالرؤساء والاخصائيين وبصفة عـــامة بالتنظيم والكفاية . فهل لنا ان ننسى ذلك ؟

ان التفوق الذى أظهره الغرب حتى الان أكثر تعقدا مما يظنه الذين يسعون أن يحلوا محله ويمكن للمقلدين أن يكتسبوها مهما كانت مهارتهم لانه من الجائز جدا دراســـة فن تسيير الآلات وادارتها بنفس المهارة التى يديرها مخترعوها ولكن المهـــم فى الموضوع هو اختراع تلك الالات وتحسينها وتجديدها وتنسيقها . ولا يزال هذا من مميزات الجنس الابيض أو بالاحرى من بعض أجزاء الجنس الابيض ... »

قناة السويس

والأطماع الغربية

منذ سنة ١٩٣٦

للأستاذ محمد الخطيب

عندما ازدادت حدة التوتر الدولية فى عام ١٩٣٥ بقيام الحرب بين ايطاليا والحبشة ، دخلت مصر وبريطانيا فى مفاوضات انتهت بتوقيع معاهدة ١٩٣٦ التى تنص مادتها الثامنة على ما يلى:

«بما أن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر هى فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما أنها أيضا طريق للمواصلات بين الاجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة فى القناة وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور بأن يضع فى الاراضى المصرية وبجوار القناة بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة ، ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال بأى حال من الاحوال كما أنه لا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » .

وقد بينت هذه المادة الثامنة الصفة الاساسية للقناة وهى أنها جزء لا يتجزأ من أراضى مصر، ويترتب على هذا حق مصر على القناة باعتبارها جزء منها ، وأهم هذه الحقوق ما يتفرع عن ملكية الدولة وسيادتها على أى جزء من اقليمها كحق الدفاع ، وليس لبريطانيا قانونيا أن تشارك مصر هذا الحق ولكنها فقط تعاونها باعتبارها دولة حليفة لها .

وتعتبر المادة الثامنة من هذه المعاهدة انتهاكا لاتفاقية ١٨٨٨ ، اذ أن وجود القوات البريطانية بمنطقة القناة سبب تعطيل حرية المرور فعلا بالنسبة لسفن الدول التى دخلت حربا ضد بريطانيا فى الحرب العالمية الثانية ، وهى ايطاليا والمانيا

واليابان ، دون أن يكون لهـــذا التعطيل ســند من اتفاقيــة ١٨٨٨ ، ثم ان اتفاقية ١٨٨٨ تقضى بمبدأ المساواة ولا يجوز لدولة موقعة أن تحصل على ميزات خاصة تتصل بالقناة فيما قد يعقد مستقبلا من اتفاقات ومعاهدات ، ولما كانت بريطانيا من الدول الموقعة على المعاهدة المذكورة فلا يحق لها تطبيقا لهــذه الاحكام ان تحصل لنفسها دون وجه حق على وضع قواتها بجـــوار القناة لحراستها أو بالاصح لحراسة مصالحها لا الصالح العام ، وهذه طريقة لاحتكار القناة لها ولحلفائها . وهناك نقطة أخرى وهى أنه لضمان احترام النظام الذى وضعته اتفاقية ١٨٨٨ ، يجب أن تكون حراسة القناة مهمة تباشرها الدولة صاحبة السيادة والسلطة القانونية عليها ، ولذلك نجد أنه ليس لبريطانيا ذكر أي وضع خاص بين هذه الاحكام جميعها فلا يحق لها أن تنفرد دون غيرها من الدول الكبرى بمركز خاص يقدمها على هذه الدول . وقد بينت معاهدة ١٨٨٨ أنه لا يجوز حشد قوات أو اقامــة تحصينات على ضفتى القناة . وأباحت الاتفاقية لمصر حق تجاوز حكم هذا النص فى حالة التدابير التى تتخذ لتنفيذ المعاهدة والدفاع عن القناة وباقى الاراضى المصرية مع شرط أساسى هو ألا تستخدم لهذا الغرض الا « قواتها الخاصة » من هذه الاسباب كلها نرى التعارض الواضح بين المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ وبين اتفاقية ١٨٨٨ .

مصير حرية الملاحة فى خلال الحرب العالمية الثانية وبعدها :

اضطربت الامور فى عام ١٩٣٩ وأعلنت الحـــرب فى أول سبتمبر ، فقد تدخلت بريطانيا تدخلا كاملا لحمـــاية القناة باعتبارها نقطة ذات أهمية حربية قصوى لجيوشها وجيـــوش حلفائها واستفادت من نصوص معاهدة ١٩٣٦ الى أقصى حـــد ممكن ، فقامت بريطانيا باقامة التحصينات وحشد قواتهـــا ،

والمرابطة بسفن حربية داخل مجراها فى البحيرات المرة ، وبمعنى آخر تدخلت دولة أجنبية بشكل انفرادى للدفاع عن القناة ، وهذه مخابفة فاضحة وانتهاك لمعاهدة ١٨٨٨ .

وبعد انتهاء الحرب عقد مؤتمر فى سان فرنسيسكو فى ٢٥ أبريل ١٩٤٥ ضم الدول التى انضمت للحلفاء باعلان الحرب على دول المحور ، وكان الغرض منه وضع ميثـــاق دولى يحقـــق التعاون الدولى وصيانة السلام ، وتشرف عليه وتمثله هيئة من الدول التى اشتركت فى وضعه ومن ينضم اليها ، وانتهى المؤتمر بعد عدة جلسات الى وضع ميثاق الامم المتحدة · ولما كان لهـذا الميثاق الدولى الجديد أثره على سائر المشاكل التى تتعلق بالمناطق الحيوية فى العالم ، وعلى كثير من المعاهدات الخاصة والعامة ، لهذا يلزمنا معرفة مدى هذا الاثر بالنسبة لنظام قناة السويس ·

١ ـ ظهر هنا التناقض بين أحكام ميثاق الامم المتحـــدة وأحكام اتفاقية ١٨٨٨ :

دولة فى حالة حرب مع أخرى ، وتطلب سفنها المرور بالقناة فتعطيها الاتفاقية هذا الحق ، ولكن حسب أحكام الفصل السابع من ميثاق الامم المتحدة ترى الامم المتحدة تطبيق مادتيـه ٤١و٤٢ على الدولة المعادية وقد يكون من هذه العقوبات قفل قناة السويس فى وجه سفنها ، وهذا هو الوضع القائم بين مصر واسرائيل ، مع اختلاف كبير هو ان معاهدة ١٨٨٨ وميثاق الامم المتحـــدة تعطيان مصر حق قفل القناة فى وجه سفن اسرائيل ، وان كان صدر عن مجلس الامن قرار بالزام مصر بفتح القناة فهذا يرجع الى سيطرة الدول الغربية التى يهمها قيام اسرائيل·

٢ ـ تنص المادة الثانية من ميثاق الامم المتحدة على أن « تقوم الهيئة على مبدأ ، المساواة فى السيادة بين جميع أعضائها» ولذلك يجب ألا يقوم احتلال دولة لاخرى وهما منضمتان لهيئة الامـــم المتحدة ، والا كان هذا اخلالا بأحكام ميثاق الامم المتحدة ، لهذا

كان احتلال بريطانيا لجزء من أراضي مصر غير مشروع وواجب الزوال .

٣ ـ وفي ١٤ ديسمبر عام ١٩٤٦ توصلت الجمعية العمومية للامم المتحدة الى قرار خاص بمسألة احتلال القوات الاجنبية لاراضي دولة عضو في الهيئة أوصت فيه الدول بأن « تسحب بغير ابطاء القوات المرابطة في أراضي الاعضاء بغير رضائها الصادر عن حرية وفي صورة علنية تشمله معاهدات واتفاقات متلائمة مع أحكام الميثاق وغير مناقضة لاتفاقات دولية » وهذا القرار ينطبق على مرابطة القوات البريطانية بجوار قناة السويس لانها قوات أجنبية ترابط في أراضي مصر التي هي عضو في الامم المتحدة ، وبغير رضائها .

مركز القناة بعد توقيع اتفاقية ١٩٥٤ :

وقد قامت مفاوضات عديدة بين مصر وبريطانيا ابتداء من عام ١٩٤٦ فبدأ بمفاوضات صدقي ـ عام ١٩٤٦ ثم تقديم شكوى الى مجلس الامن بواسطة النقراشي في عام ١٩٤٧ ، ثم مفاوضات ١٩٥٠ و١٩٥١ مع حكومة الوفد التي ألغت فيها المعاهدة الغاء صوريا .

ثم استمر الوضع على ما هو عليه الى أن قامت ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ ، وكان أهم أهدافها هو تحرير مصر من ربقة الاستعمار والعمل على خلق وعي قومي عربي ناضج يستطيع أن يواجه ويكافح كل التيارات الاستعمارية التي تريد استغلاله. وبعد جدال ومناقشات طويلة انقطعت أثناءها المحادثات استطاعت كل من مصر وبريطانيا أن تصلا الى اتفاق خاص بجلاء القوات ، البريطانية عن منطقة القنال ، وهو اتفاق ١٩٥٤ ، الذي بمقتضاه خرج آخر جندي بريطاني في ١٨ يونيو ١٩٥٦ .

وما يخصنا فى اتفاقية ١٩٥٤ فى هذا المجال هو المادة الثامنة التى تقول :

« تشهد الحكومتان المتعاقدتان ان قناة السويس البحرية ، التى هى جزأ لا يتجزأ من مصر ، هى ممر مائى له أهمية عالمية من الوجهة الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية ، ويظهر تأكيدهما بالتمسك بالاتفاقية التى تضمن حرية الملاحة الموقعة فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر عام ١٨٨٨ » ·

والملاحظ هنا ان هذا النص لم يذكر تلك النقطة التى كانت بريطانيا تتمسك بها دائما وتجعلها امتيازا فرديا لهـا فى كل اتفاق ، وهو ان القناة طريق أساسى للمواصلات بين الاجزاء المختلفة للامبراطورية ، فقد كانت مصر حذرة بألا تعطى صفة فردية لاحدى الدول وصممت على معاملة الدول على قدم المساواة كما نصت بذلك اتفاقية ١٨٨٨ ·

تأميم قناة السويس :

كانت سياسة مصر الخارجية منذ توقيع معاهدة ١٩٥٤ قد بدأت تتخذ شكلا حرا مستقلا تهدف الى مساعدة الدول المستعمرة على الاستقلال ، وتهدف فى نفس الوقت الى اتباع سياسة التعايش السلمى ، وقد عمل الرئيس جمال عبد الناصر الى ابراز هذه السياسة فى مؤتمرى باندونج وبريونى ، فحرص على تأكيد تعايش مصر السلمى مع الدول التى ترغب فى السلام ، ولكن هذه السياسة أثارت حفيظة الدول الغربية التى رأت مصر تتزعم سياسة لا تؤمن بها هذه الدول ·

وقد وجد الرئيس عبد الناصر أن مصلحة مصر تستلزم الاعتراف بالصين الشعبية · كانت الدول الغربية تبحث عن طريقة توقف بها سياسة مصر فلم تجد كل من أمريكا وبريطانيا أن خير ضربة تستطيع أن تطعن بها مصر سوى مسألة تمويل مشروع السد العالى الذى أخذتا على عاتقيهما تمويل جزء منه ،

فأعلنت أمريكا عقب انتهاء مؤتمر بريوني انها لا ترى ان الوقت ملائم لتمويل مشروع السد العالى متعللة بان « التطورات التى حدثت خلال الاشهر السبعة التى انقضت على تقديم العرض لم تكن مواتية لنجاح المشروع ، وبناء على ذلك فقد انتهت الحكومة الامريكية الى أنه من غير العملى الاشتراك فى الظروف الحالية فى تمويل مشروع السد العالى اذا لم يتم الاتفاق بين الدول المشتركة فى موارد النيل » ثم أبدت تشككها فى سلامة الاقتصاد القومى المصرى • وكان الغرض من هذا هو بذر الشـــقاق بين مصر والدول المشتركة معها فى مياه النيل ، وتشكيك العالم فى قدرة الاقتصاد المصرى وسلامته ، وتبعت بريطانيا نفس الموقف الذى اتخذته أمريكا دون دراسة للموقف • ولم يكن هذا الموقف الذى اتخذته كل من أمريكا وبريطانيا رجعا الى موقف مصر فى مؤتمر بريونى ولكنه كان يرجع الى سياسة مرسومة قامت على أساس الاسباب الاتية :

١ ــ عقد صفقة الاسلحة بين مصر وتشيكوسلوفاكيا والتى يدعون فيها انها تخل بميزان القوى فى الشرق الاوسط وانهـــا سوف تدخل الشيوعية فى هذه المنطقة •

٢ ــ اعتراف مصر بالصين الشعبية فى ١٧ مايو ١٩٥٦ وهذا يعنى أن مصر لم تعد تتبع املاءات سياسة الغرب وتوجيهاتها .

٣ ــ موقف مصر الحر من قضايا الشعوب المستعبدة •

وقد دفع هذا الموقف من جانب الدولتين الغربيتين الرئيس عبد الناصر فى أن يتساءل كيف يكون لمصر مصدرا قوميا ضخما للدخل القومى تمتلكه هيئة استغلالية أجنبية ، ومصر تمد يدها لطلب المساعدات ؟ ثم كيف تشك أمريكا وبريطانيـــا العالم فى سلامة الاقتصاد المصرى بينما تقول تقارير البنـــك الدولى أن الاقتصاد المصرى سليم ومتين ، وكانت هذه حافزا قويا لان يعلن رئيس مصر تأميم قناة السويس فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ •

دوافع تأميم

شركة القناة

للدكتور محمد ابو نصير

بالدماء المصرية شقت قناة السويس لتخدم الملاحة البحرية فمن عام ١٨٥٩ حتى عام ١٨٦٤ مضت خمس سنوات ، سخر فيها المصريون دون أجر أو شكر لحفر القناة ــ ستون ألفا من المصريين كانوا يخصصون شهريا لهذه الخدمة فى وقت لم يجاوز فيه تعداد جميع المصريين الاربعة ملايين ولقد مات من هؤلاء العمال، تحت الانهيارات الرملية ، ما يزيد على المائة ألف دون دفع أى تعويض عنهم أو جزاء ، كما قامت الجهود المصرية فى كل من ترسانة القاهرة وترسانة الاسكندرية باعداد المشروعات اللازمة لاكمال حفر القناة ، ووضعت جميع وسائل النقل البرى والنهرى فى خدمة الشركة بالمجان ، ومنحتها الحكومة جميع الاراضى والمناجم اللازمة .

ولم تكتف الحكومة المصرية بذلك، بل ساهمت مساهمة جبارة فى تمويل عمليات حفر القناة ،فلقد بدأت الشركة برأس مال لا يجاوز النصف مليون من الجنيهات ، بينما تكلف انشاء القناة ما يزيد على الستة عشر مليونا وتحملت مصر بهذا الفرق جميعه ، ثم لم تستطع الشركة الحصول على تمويل خارجى ببيع أسهمها فى الاسواق الدولية ، فتدخلت الحكومة المصرية انقاذا للموقف مشترية لهذه الاسهم حتى يمكن للشركة أن تستكمل رأس مالها وحتى بعد مضى أربع سنوات ونصف من أعمال الحفر والانشاء وقبل أن يتمافتتاح القناة بستة أشهرفقط توقفتالشركة فى يأس ينذر باشهار افلاسها فسارعت الحكومة المصرية الى معاونتها بمليون وربع مليون من الجنيهات مقابل تنازل الشركة للحكومة عن بعض المبانى تنازلا اسميا ، اذ ظلت هذه المبانى فعلا فى حيازتها ومقابل تنازل الشركة عن بعض اعفائها الجمركى تنازلا مؤقتا عادت الى التمتع به ، ولم تكتف الشركة بذلك ، بل تحت ستار التعويض عن المحاولات التى قام بها بعض حكام مصر لتعديل جانب من الشروط المبينة فى عقد الالتزام ، استولت الشركة على جانب كبير من الاموال المصرية، فتقاضت عند الغاء سخرة العمالالمصريين

ووقف هذا الامتهان للانسانية مبلغ ثمانية وثلاثين مليونا من الفرنكات الذهبية ، ثم تقاضت ثلاثين مليونا أخرى لقيام الحكومة باسترداد بعض الاراضى الصحراوية الزائدة عن حاجة المرفق فضلا عن ستة عشر مليونا لتكملة التعويض الجائر الذى حكم به نابليون الثالث على مصر لصالح الشركة وهكذا تكون الشركة تحت ستار هذه المزاعم التعويضية وحدها قد حصلت من الحكومة المصرية على ما يعادل ثلاثة ملايين وثلث من الجنيهات المصرية أى ما يقرب من نصف رأس مالها ٠

وبهذه الجهود المصرية أمكن لمشروع قناة السويس أن يشق طريقه الى النور وأن ينجح هذا المرفق فى أداء دوره فى خدمة الملاحة البحرية ٠ ولو اقتصر الامر على الجهود الاجنبية وحدها لفشل المشروع كما فشل مثيل له من بعد مما ترتب عليه الحكم بالسجن على صاحب المشروع وهو فرديناند دى ليسبس نفسه ٠

ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية تخضع لجميع القوانين المصرية ، لا فرق فى ذلك بينها وبين أية شركة مصرية أخرى ، فهى تستمد كيانها من الفرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين فرديناند دى ليسبس ووالى مصر ، وتنص الفقرة الاولى من المادة السادسة عشر من الاتفاق المذكور على مايأتى:

« بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هى شركة مصرية ، فهى خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها ٠ »

وتنص الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على ما يأتى :

« أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من أية جنسية كانت ، فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية تبعا للاوضاع التى تقررها قوانين البلاد وعاداتها ، وكذا المعاهدات

وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقا لقوانين البلاد المصرية ٠ »

«وأن هذه الشركة انما تقوم على استغلال مرفق المرور بقناة السويس وذلك العمل يعتبر مرفقا هاما وثيق الصلة بالكيان

الاقتصادى والسياسى لمصر ، وهى انما تقوم بهذا الاستغلال نيابة عن الحكومة المصرية بمقتضى الامتياز الموضح بالقانونين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٠٤ و٥ من يناير سنة ١٨٥٦ وما تـلاه من فرمانات أخرى، منها الفرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين والى مصر ومسيو فرديناند دى ليسبس ، فالشركة فى قيامها بهذا العمـل ليست صاحبة الحق الاصيل المسلم دائما بأن للحكومة المصرية ، اذ من المعترف به أن المرافق العامة انما تدار مباشرة من الدولة أو بالواسطة بطريق الامتياز ، وأن من حق الدولة دائما أن تسترد هذا الامتياز باعتباره منحة منها سواء أورد فى هذا الشأن نص صريح فى عقد الامتياز أو لم يرد أو أن المصلحة العامة وحدها التى تجعل الدولة تختار الوسيلة التى تحقق أكبر قسط من المصلحـة العامة ، اذ أن العلاقة بين مانح الالتزام ومستغليه انما تنبنى على قواعد القانون الادارى وهو فرع من القانون العام ٠

ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية كانت مفتـاح الاحتلال واحتمت بالاستعمار وتناست وضعها ، وكانت تصرفاتها ومراسلاتها مع الحكومة المصرية مجافية لما يجب أن يكون عليـه الامر مع مانح الالتزام وصاحب حق الاشراف عليه ، كما أغفلت الشركة الوفاء بكثير من الالتزامات الواجبة عليها ٠

وكانت متأخرة عن متابعة التطور المستمر فى صناعة السفن واتجاهه نحو التضخم مما جعل الكثير من السفن الكبرى وخاصة ناقلات البترول لا تستطيع عبور القناة ٠

ولولا ضغط أصحاب السفن على الشركة المؤممة كلما اتضح عدم وفاء القناة باحتياجات الملاحة الكبرى لما قامت بما قامت به من أعمال التحسين والتعميق ، ذلك الضغط الذى كان دائمـا السبب المباشر لاجبار الشركة على القيام بأعمال التحسين حتى انها كانت تضطر فى أغلب الاحيان الى البدء فى برنامج تحسين قبل تمام تنفيذ أعمال البرنامج السابق ٠

وقد اتضح أخيرا فى سجلات الشركة المؤممة ان هذه البرامج التى طالما هللت لها دعاية الشركة المؤممة قد وضعت ـ عمـدا ـ

فى أضيق الحدود مع وضوح عدم كفايتها لاحتياجات الملاحة العالمية . وأقرب مثل على هذا البرنامج الاخير المعروف باسم البرنامج الثامن الذى شرعت الشركة فى تنفيذه من سنة تقريبا، هذا البرنامج الذى أطلقت له الشركة أبواق دعايتها بكافة الوسائل من نشرات ومطبوعات ومذكرات رسمية مضللة تقدمت بها للحكومة بقصد اظهار الشركة بمظهر المضحى - رغم قرب نهاية التزامها - بانفاق أموال طائلة فى سبيل تنفيذ مشروع أرادت الشركة أن تصوره فى صورة العمل الفذ الذى ليس له مثيل .

ويهدف هذا البرنامج بصفة أصلية الى السماح للسفن التى يبلغ غاطسها ٣٦ قدما بالمرور فى القناة مرورا طبيعيا دون التأثير على المجرى المائى وحوافى القنال .

وهذه الدعاية المضللة فى جانب الشركة من شأنها أن تلقى فى روع الشخص العادى ان هذا الحد الاقصى من الغاطس وهو ٣٦ قدما ليس فقط أقصى غاطس موجود للسفن الان وانما هو أقصى غاطس لسنوات كثيرة مقبلة .

الا أن ما ثبت من الاتجاه الحديث فى صناعة السفن وبصفة خاصة ناقلات البترول يكشف عن زيف هذه الدعاية المغرضة بما يجعل هذا البرنامج الثامن عديم الجدوى اذ بلغت حمولة الكثير من السفن الآن فعلا أكثر من ٤٠ ألف طن الى ٥٥ ألف ومن المنتظر خلال السنوات القليلة المقبلة أن يتم بناء ناقلات بترول حمولتها ١٠٠ ألف طن تقريبا .

وللتدليل على صحة هذا الرأى يمكن أن نذكر على سبيل المثال ناقلة البترول الملك سعود والتى تبلغ حمولتها حوالى ٤٤ ألف طن والتى لا تستطيع أن تمر محملة بالقناة بسبب عدم كفاية أعماقها والى جانب هذه توجد أيضا ناقلة البترول « سينكلر » والتى تملكها يونيفرس تنكرشب وهى ناقلة بترول حمولتها ٥٥ ألف طن ذات غاطس ٤٢ قدما .

ويوجد الى جانب هذه سفن أخرى كثيرة يتجـــاوز غاطسها الغاطس المسموح بمروره فى القناة بسبب عدم كفاية عمقها مما يجعل البرنامج الثامن الذى هللت له الشركة غير ذى موضوع حيث لا يكفى للوفاء باحتياجات الملاحة العالمية ليس للمستقبل بل للوقت الحاضر مما يجعل القناة بعيدة كل البعد عما تفرضه عقود الالتزام من ضرورة كفايتها لاستقبال ومرور اكبر السفن حمولـــــة .

وقد كان طابع الشركة المؤممة دائما التقصـــــير فى الوفاء بالتزاماتها فكان من بين الالتزامات الرئيسية التى تخلفت الشركة عن الوفاء بها التزامان رييسيان :

الاول : تحويل بحيرة التمساح الى ميناء داخلى صالح لاستقبال أكبر السفن ٠

الثانى : اعداد ميناء بور سعيد لمسايرة احتياجات التجـــارة العالمية ٠

ميناء بحيرة التمساح

تقضى المادة السادسة من عقد الالتزام الصادر فى سنة ١٨٥٦ بأن تلتزم الشركة بأن « تحول بحيرة التمساح الى ميناء داخلى صالح لرسو أكبر السفن حمولة » ٠

ورغم مضى مائة سنة على هذا الالتزام فانهـا لم تفـــكر فى الوفاء به وهو ما كان يستتبع أن تقوم الشركة باستكمال اعداد القناة نفسها من بور سعيد الى السويس بحيث تكون دائمــا صالحة لمرور أكبر السفن حمولة وهو ما لم يتحقق حتى الآن ٠

وعندما طلبت اليها الحكومة الوفاء بالتزاماتها أخذت الشركة تماطل وتراوغ متذرعة بأسباب واهية لا يقصد بها الا مجـــرد التهرب من الوفاء بالتزاماتها على سنتها دائما فى التقصير ٠

اعداد ميناء بور سعيد

تقضى المادة العاشرة من الاتفاق المبرم بين الحكومة والشركة فى فبراير سنة ١٩٠٢ على أنه استجابة لطلب الحكومة المصرية ، تتحمل الشركة نفقات الاعمال اللازمة لتوسيع ميناء بورسعيد تمشيا مع الضرورات التى يفرضها تقدم الحركة التجارية ٠٠٠ ولكنها تجعل الميناء فى حالة تكفى لاحتياجات التجارة ، وبعد توقيع الاتفاق تعمل على توسيع الميناء كلما نمت تلك الاحتياجات٠

ورغم هذه الالتزامات الصريحة والحاح الحكومة أهملت الشركة ـ وهى القائمة على ادارة الميناء ـ فى اعداد هذا الميناء العالمى لمسايرة احتياجات التجارة وبصفة خاصة التجارة العابرة ٠ فرغم أهمية هذا الميناء من الناحية التجارية لا توجد به أرصفة لرسو السفن ولا زالت أعمال الشحن والتفريغ تتم فى وسط الماء عن طريق مواعين تقطر الى جوار السفن وفقا لاساليب عتيقة مما يحمل التجارة نفقات باهظة أدت الى تخلف الميناء عما كان ينتظر لها من تقدم وازدهار بحكم موقفها الممتاز فضلا عن عدم تزويد الميناء بالوسائل الحديثة لاعمال الشحن والتفريغ والحفظ والتخزين ٠

فضلا عما سبق أن تحققته الحكومة من اهمال الشركات القائمة على استغلال المرافق العامة والتهاون فى رعاية المرفق كلما قربت مدته على الانتهاء الامر الذى يقتضى تدخلها فى الوقت المناسب حتى لا تفاجأ باستلام المرفق فى حالة لا تسمح لها بادارته على المستوى الواجب أن يكون عليه ، وقد ثبت فعلا من المستندات الخاصة بالشركة أنها كانت مصممة على عدم القيام بأى تحسين فى المرفق يمتد أثره الى ما بعد سنة ١٩٦٨ أى كانت ترمى الى تسليم المرفق فى ذلك التاريخ عاطلا عن القيام بالغرض المقصود منه ٠

وللاسباب المتقدمة ، كان واجبا العمل على تأميم الشركة العامة لقناة السويس البحرية واسترداد المرفق القومى العام من يدها

لإدارته ادارة مباشرة ، ولم يكن الامر يعدو مجرد اختيار الوقت المناسب لهذه الخطوة الحاسمة نحو التحرير الاقتصادي .

ولذلك أعد مشروع القرار بالقانون الخاص بتأميم هذه الشركة واختيار تلك الوسيلة .

ونصت المادة الاولى من هذا القرار على تأميم الشركة العالمية لقناة السويس كوسيلة لادارة هذا المرفق بمعرفة الدولة ادارة مباشرة ولقد سبق مصر فى هذا المضمار كثير من الدول الاجنبية، وعلى الاخص فرنسا والمملكة المتحدة فاختارت تأميم بعض الشركات التى تقوم على ادارة مرافق عامة قد لا تبلغ من الاهمية الدرجة التى يبلغها مرفق المرور بقناة السويس . ويستتبع ذلك بطبيعة الحال زوال اختصاص جميع الهيئات واللجان التى كانت قائمة على ادارة الشركة ومن الطبيعى أن ذلك لا يخل بمسئوليتها عن تصرفاتها أثناء المدة السابقة على زوال اختصاصها. وقد تم النص صراحة فى هذه المادة على تعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس ، وبذلك يحصلون على التعويض العادل ، وتتحقق الموازنة بين المصلحة العامة التى اقتضت هذا التأميم والمصلحة الخاصة لحملة الاسهم وحصص التأمين . ونظرا لوجود كثير من أموال الشركة خارج مصر ووجود العدد الكبير أيضا من المساهمين فى الخارج ، فقد تم النص على أن يتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع أموال ومنشئات الشركة والمؤممة .

ونص فى المادة الثانية عن أن يعهد بادارة المرفق الى هيئة مستقلة لها الشخصية الاعتبارية مزودة بجميع السلطات اللازمة حتى تتمكن من القيام على أكمل وجه بتحقيق الغرض الهام الذى يقوم به هذا المرفق والمرونة الكاملة للتمكن من استعمال أحدث الوسائل والاساليب فى خدمة هذا المرفق العام بأعظم قدر من الكفاية، على أن تعمل هذه الهيئة باعتبارها ملحقة بوزارة التجارة.

ولقد أجيز لهذه الهيئة أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات ومن المعروف أن هذه الهيئة لن تتأخر عن الاتصال بالقائمين بشئون الملاحة الدولية والمنتفعين بقناة السويس للاستئناس برأيهم وضم بعضهم الى عضوية هذه اللجان الفنية حتى يؤدى هذا المرفق غرضه على أحسن وجه .

ونص فى المادة الثالثة على أن تجمد أمـــوال الشركة المؤممـة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج وحظر التصرف فى تلك الاموال الا بقرار من الهيئة المذكورة نتيجة للاوضاع التى انتهت اليها هذه الشركة .

كما نص القانون على احتفاظ الهيئة بجميع موظفى الشركـة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين بالوضع القائمين عليه ، وفرض عليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم وحظر ترك العمـــل أو التخلى عنه بأى وجه من الوجوه أو لاى سبب من الاســـباب الا باذن من الهيئة المشار اليها حتى تسير أعمال المـــرفق بنظام واطراد على النحو الذى يكفل اشباع حاجات الملاحة .

ونص أيضا على معاقبة من يرتكب مخالفة لاحكام المادة الثالثة بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة .

كما نص هنا على معاقبة مخالفة أحكام المادة الرابعة فضلا عن عقوبة السجن بحرمان المخالف من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض .

وبالخطوة الحاسمة الحازمة التى أعلنها الرئيس « جمـــال عبد الناصر » تم القضاء على صورة بشعة من صور الاســـتعمار والاستغلال واستردت مصر سلطانها الكامل فى ادارة هـــذا المرفق الحيوى .

الإدارة المصرية الحكيمة

بعد التأميم

للمهندس محمود يونس

لقد استطاعت الهيئة الادارية المصرية لقناة السويس تعيين ٢٠ مرشدا مصريا جديدا بالاضافة الى المرشدين الثلاثين الذين تسلموا العمل منذ حوالى أسبوعين كما ينتظر أن تعين قريبا عشرة من المرشدين الاجانب من جنسيات مختلفة تقدموا بطلبات للعمل بالقناة •

ولا تزال تتلقى الهيئة والسفارات المصرية فى الخارج طلبات جديدة للعمل فى ارشاد السفن بالقناة ، وهذه الطلبات يزداد عددها يوما بعد يوم وانها لتبحث بعناية فائقة •

وليس بصحيح ما يدعيه الغرب من أن مصر ستنفق ايراد القناة فى تنفيذ مشروعاتها بل اننا سننفق من القناة على القناة ، لانها قناة الشعب وملك له والمشروعات الجديدة التى أعددناها لتوسيع القناة وتعميقها فى طريقها الى التنفيذ ـ أما مشروع السد العالى وغيره من مشروعات عمرانية لصالح الشعب ، فاننا سنمولها بالاموال التى كانت تبذرها الشركة المؤممة وتنفقها فى وجوه غير مشروعة •

ولقد أخذت الدول الغربية تهدد بسحب المرشدين أو الموظفين الاجانب الذين يعملون بالقناة ولكننا مستعدون لمواجهة جميع الاحتمالات وهذا الاستعداد قد تم بتفاصيله منذ يوم التأميم • على أن العمل فى القناة تشعب الى ثلاثة فروع هى : العمل الادارى وشئون الورش والملاحة • وأهم ما فيها عمل المرشدين ومصر لديها من المصريين الاكفاء العدد الوفير فيما يتعلق بشغل مناصب من يتخلى عن العمل مختارا أو تحت ضغط من أى دولة سواء فى الناحية الادارية أو شئون الورش والاعمال الفنية الاخرى •

أما فيما يختص بالمرشدين الذين يحتاجون الى دراية وخبرة خاصة فقد أوشكنا أن نسد هذا العجز من بين المرشدين

المصريين الذين سارعوا الى العمل معنا وهم يمضون مدة التمرين ويجتازون امتحانا شاقا قبل تسلمهم العمل وبكفاءة ممتـــازة ، ويعملون فى الوقت الحاضر مع زملائهم القدامى من المصريين ومن رعايا الدول الصديقة بروح معنوية عالية وقد بلغت هـــذه الحماسة أشدها بين الاجانب ولدى المرشدين اليونانيين خاصة٠

وتسيير الملاحة فى القناة منذ تأميمها بانتظام وهدوء وسرعة ، ولن تتعطل لحظة واحدة لاى سبب من الاسباب وقد كان ردى دائما على الصحفيين الاجانب الذين يوجهون الى أسئلة عـــن سير الملاحة فى القناة هو : اذهبوا وشاهدوا وأحكموا بأنفسكم على سير الملاحة هناك ٠

والشركة القديمة كانت تدير العمل فى القناة بالتليفون من باريس ولذلك كانت تحتاج الى عدد ضخم من الموظفين أما نحن الذين نشرف على العمل من أرض القناة نفسها فعددنا حوالى ٥٣٠

وكل الموظفين هنا يقبلون على العمل بحماسة لان القناة قناتهم والقضية قضية بلادهم ٠ وفرق كبير بين مصرى يشرف عـــلى العمل من أرض بلاده وبين أجنبى يديره بالتليفون من باريس ٠

تأميم شركة القناة

من الناحية القانونية

للدكتور السيد محمد مدني

اولا : المركز القانونى لشركة قناة السويس

يتلخص المركز القانونى لشركة قناة السويس فى انها شركة تقوم على انشاء واستغلال مرفق عام ، وانها من أشخاص القانون الخاص وعلاقتها بالحكومة المصرية علاقة مصرية صميمة ، وانها شركة مصرية مساهمة ، على النحو الاتى :

١ ـ الشركة تقوم على استغلال مرفق عام :

من المسلم به أن الحكومات تتمتع بسلطة تقديرية فيما يتعلق بانشاء المرافق العامة ، واذا أنشأت الدولة المرفق العام لها ان تتبع فى ادارته احدى الطرق المعروفة فى القانون الادارى ، ومن هذه الطرق طريقة الالتزام (الامتياز) ، وبها تعهد الدولة الى أحد الافراد أو الشركات بادارة مرفق عام اقتصادى عن طريق عمال وأموال يقدمها الملتزم وعلى مسئوليته فى مقابل تقاضيه رسوما من المنتفعين بهذا المرفق العام ٠

فما هو المقصود اذن بالمرفق العام ؟

اختلف الفقهاء فى تعريف المرافق العامة نظرا لتغير الفكرة التى يقوم عليها المرفق العام ، ومهما يكن من أمر الاختلاف فى تعريف المرفق العام ، فانه من الثابت أن المرفق العام يتميز بخصيصتين :

١ ـ الصفة العامة للحاجة المراد سدها ٠

٢ ـ خضوع المرفق لنظام من القانون العام ، يتيح له أتباع الاساليب والوسائل التى تتبعها السلطة العامة ، لضمان سير المرفق بانتظام واضطراد ٠

وتكشف النية الصريحة أو الضمنية للجهة الادارية عن قيام هذا النظام القانونى ٠

*

وبتطبيق هذه المبادىء يتضح ـ من الرجوع الى الوثائق الخاصة بشركة قناة السويس ـ أن المشروع الذى عهد الى الشركة بانشائه واستغلاله ، تتوافر له عناصر المرفق العام ، حيث أن :

١ ـ الصفة العامة للحاجة المراد سدها ، وهى « الملاحة البحرية » وقد ألحقت بها حاجات عامة أخرى هى « الملاحة النهرية » و « الرى والشرب » و « الانارة » تبدو فى النصوص الاتية :

ـ ما تضمنه فرمان الامتياز الاول المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، بنص المادة الاولى « يؤسس دلسبس ٠٠ لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى ٠٠٠ »

ـ ما تضمنه فرمان الامتياز الثانى المؤرخ ٥ يناير سنة ١٨٥٦، بنص المادة الاولى « على الشركة ٠٠٠ أن تقوم بجميع ما يلزم لانشاء :

١ ـ قناة صالحة **للملاحة البحرية الكبرى** ٠٠٠

٢ ـ قناة للرى صالحة **للملاحة النهرية**

٣ ـ فرعين **للرى والشرب** ٠٠٠ »

ـ ما تضمنته الاتفاقية الصادرة فى ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦، بنص المادة ٩ ٠

« ... تنتفع الحكومة المصرية بحق المــرور بعرض القنــاة البحرية حيثما ترى هذا المرور ضروريا لتضمن مواصلاتهــا أو تكفل الحرية للتعامل التجارى ... »

ـ ما تضمنه القانون رقم ٧٣ الصادر فى ٣١ يولية سنة ١٩٣٧ بالموافقة على الاتفاقية المبرمة مع الشركة ، من نصوص خاصة بالحاجات العامة الاخرى التى عهد الى الشركة باشباعها وهى :

فى الاسماعيلية : صيانة ورش وكنس الشوارع والارصفــة والمزروعات ، وكذلك بصــيانة وحراســة الجبانات وصــيانة المجارى .

فى بور توفيق : صيانة ورش وكنس الشوارع والمزروعات . »

ـ ما تضمنه القانون رقم ١٣٠ الصادر فى ١٥ أغسطس سنة ١٩٤٩ بالموافقة على الاتفاق المبرم مع الشركة ، بنص المادة ١٤ التى تقضى بأن « يحل مجلس بلدى الاسماعيلية محل الشركة فى كافة الأعباء والالتزامات المتعلقة بالمرافق البلدية التى كانت الشركة تتولاها فى هذه المدينة » .

والمادة ١٧ التى تقضى بأن « تسلم الشركة للحــكومة ترعة المياه الحلوة التى أنشأتها الشركة لتمد بالمياه مدينة بورسعيد والقنطرة ومنشئات القناة ... »

وهاتان المادتان تفيدان ان الشركة قد التزمت بانشاء ـ فضلا عن مشروع يقوم بسد حاجة عامة هى « الملاحة البحــــرية » ـ مشروعات لاشباع حاجات عامة أخرى .

٢ ـ وبالنسبة للنظام القانونى الذى يحكم المرفق العام ، نلحظ ان الدولة منشئة المرفق العام قد أخضعته لنظام من القانون العام ، وأضفت عليه من مظاهر السلطة العامة ، ما يعينه على أداء رسالته ، ويبدو :

أ) تدخل الدولة فى أعمال الادارة واخضاع المرفق العام لنظام من القانون العام ، فيما نصت عليه نصوص :

ـ فرمان الامتياز الاول المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ :

مادة ٢ ـ « يعين مدير الشركة دائما من قبل الحكومة ... »

مادة ٦ ـ « يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة وخديو مصر ... »

مادة ١١ ـ « يعرض نظام الشركة علينا ويجب أن يحوز موافقتنا ولا بد من اقرارنا مقدما أى تعديل قد يدخل عليه فى المستقبل ... »

ـ فرمان الامتياز الثانى المؤرخ ٥ يناير سنة ١٨٥٦ :

مادة ٩ ـ « نحتفظ بحق انتداب مندوب خاص فى مركز ادارة الشركة يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى ادارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها ... »

مادة ١٩ ـ « يجب أن تعتمد منا قائمة الأعضاء المؤسسين... »

مادة ٢٠ ـ « ... يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو دى ليسبس الشركة ويديرها بوصفه أول مؤسس لها وذلك لعشر سنوات... »

مادة ٢١ ـ « نقر نظام الشركة المؤسسة ... ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصا فى تأسيس الشركة ... »

مادة ٢٢ ـ « واظهارا لاهتمامنا بنجاح المشروع نعد الشركة بتعضيد الحكومة المصرية لها تعضيدا خالصا ، ونحث جميع الموظفين والموردين والعمال التابعين لاقسام مصالحنا على امدادها بالمساعدة **وحمايتها** فى كل فرصة سانحة . ونضع مهندسينا لينان بك وموجل بك تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بادارة وتسيير الاعمال التى تأمر بها ، **ويكون لهما الاشراف الاعلى على** العمال وعليهما تنفيذ اللوائح بمباشرة الاعمال » .

ـ الاتفاقية التى صدق عليها الباب العالى فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ :

مادة ١ ـ فقرة أخيرة « ٠٠ ومن الآن فصاعدا تستخدم الشركة العمال اللازمين لأعمال المشروع وفقا **لشروط القانون العام** ٠٠ »

مادة ٩ ـ تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويباشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى أى مكان من الأراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والأمن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها ٠٠ »

ب) تدخل الدولة لتحقيق قاعدة المساواة بين المنتفعين أمام المرفق العام وهى من القواعد الضابطة لسير المرافق العامة ، فيما نصت عليه نصوص :

ـ فرمان الامتياز الأول :

مادة ٦ ـ « ٠٠ ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ، ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها ٠٠ »

ـ فرمان الامتياز الثانى :

مادة ١٥ ـ « ٠٠ لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز بأى حال من الأحوال أن تمنح سفينة أو شركة أو فرد أية فوائد أو امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الافراد فى نفس الاحوال ٠ »

مادة ١٧ ـ « ٠٠ تحصل الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة ٠٠ »

٣ ـ ما أضفته الدولة على المشروع من مظاهر السلطة العامة ، فيما تتضمنه نصوص :

- فرمان الامتياز الأول :

مادة ٤ ــ « تجرى الأعمال على نفقة الشركة وحدها وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضى التى ليست ملكا للأفراد .. »

مادة ٩ ــ « وتمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لاعمال القناة والمبانى التابعة لها مع اعفائها من الرسوم ، كما انها تنتفع بهذا الاعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التى تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها .. »

- فرمان الامتياز الثانى :

مادة ١٣ ــ « تمنح الحكومة الشركة صاحبة الامتياز طيلة مدة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال البناء والصيانة المتعلقة بالمنشئات والمبانى التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض . وتعفى الشركة فوق ذلك من جميع الرسوم الجمركية ورسوم الدخولية وغيرها على الالات والمواد التى تستوردها الشركة من الخارج سدا لحاجة أقسامها مدة الانشاء أو الاستغلال » .

فاذا أضفنا الى ما تقدم أن هذا الاتفاق يصاحبه احتكار فعلى لشركة قناة السويس فى استغلال المشروع ، أدى ذلك الى القول **بأن الشركة قد عهد اليها بانشاء واستغلال مرفق عام .**

واذا انتهينا الى تكييف المشروع بأنه مرفق عام ، فقد بقى علينا أن نكيف الاتفاق المبرم بين الحكومة وشركة قناة السويس ، هذا الاتفاق هو **عقد التزام باستغلال مرفق عام .**

ذلك لأن عقد الالتزام كما يعرفه الاستاذ موسكيلى هو : « عمل قانونى يتعهد شخص بمقتضاه أن يقوم باستغلال مرفق عام

لحساب الجهة الادارية على أن يتحمل بنفقاته ومخاطره ، مقابل ما يحصل عليه من رسوم يؤديها المنتفعون واعانات أو مزايا مالية ينص عليها فى عقد الالتزام ... »

ومن ثم تقوم فكرة الالتزام على الأسس الآتية :

١ ــ أن تلتزم منظمة خاصة بترتيب وادارة مرفق عام ، بأموال خاصة وعمال تابعين لها .

وهذا الركن قد تضمنته نصوص عدة فى الوثائق الخاصة بشركة قناة السويس منها :

نص المادة الاولى من فرمان الامتياز الاول ، وتقضى بتأسيس شركة لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى .

ونص المادة الرابعة من هذا الفرمان وتقضى بأن : « تجرى الاعمال على نفقة الشركة وحدها » .

ونص المادة الاولى من فرمان الامتياز الثانى وتقضى بأن : « على الشركة .... أن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع ما يلزم الاشغال وأعمال البناء ... » .

ونص المادة السابعة من هذا الفرمان ، وتقضى بأن : « توالى الشركة القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والموانىء التابعة لها .... »

٢ ــ أن ينصب الاستغلال على مرفق عام ، وقد سبق بيان الطبيعة القانونية للمشروع الذى عهد الى الشركة باستغلاله ، باعتباره مرفقا عاما .

٣ ــ أن يقوم الملتزم بتحمل مخاطر المشروع ، وان استغلاله له لحساب شخص ادارى عام ، ويبدو توافر هذا الركن فيما نصت عليه المادة ٥ من فرمان الامتياز الاول من أن : « تجبى الحكومة

مستويا من الشركة ١٥ ٪ / ٠٠٠٠ وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيذ الاعمال أو لقيام الشركة بمهمتها » .

ولما كان استغلال المرفق العام من جانب الشركة الملتزمة انما تباشره لحساب الحكومة المصرية ، فان الالتزام يمنح عادة لوقت محدود ، بحيث يعود المرفق العام بكل مواده وآلاته ومهماته الى الحكومة مانحة الالتزام ، بعد انتهاء المدة المحددة .

لذلك نصت المادة ٣ من فرمان الامتياز الاول على أن : « مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبتدىء من التاريخ الذى تفتتح فيه قناة البحرين » .

والمادة ١٠ من هذا الفرمان على أن : « عند انتهاء الامتياز تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ وتستولى على قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها ... » .

وأوردت المادة ١٦ من فرمان الامتياز الثانى حكما مماثلا .

٤ ــ أن يجازى الملتزم عن طريق الرسوم التى يجبيهــا من المنتفعين ، وقد تضمنت النصوص الخاصة بعقــد الالتزام ذكر الرسوم التى تجبيها الشركة مقابل الانتفاع من ذلك :

المادة ٦ من فرمان الامتيــاز الاول ، وهى تقضى بأن : « يجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائمــا لجميع الدول ... »

المادة ١٧ من فرمان الامتياز الثانى ، وهى تقضى بأنه : « تعويضا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال نرخص لها من الان وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالامتياز فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور رسوما للملاحة والارشاد والقطر والسحب والرسو ... »

ويترتب على ما تقدم أن الحكومة المصرية قد منحت شركة قناة السويس التزاما « امتيازا » بانشاء واستغلال مرفق عام ، وأن

الدولة اذ تلجأ الى هذه الطريقة فى اشباع الحاجات ، انما تضفى على المتعاقد معها صفة النيابة عنها فى القيام بعمل يجب عليها أن تقوم به أصلا ٠

وقد رأينا أن والى مصر عندما أصدر الفرمان الثانى فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ قد أكد هذه الصفة فى المادة العشرين منه ، اذ جرى نصها « بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الأعمال يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو فرديناند دلسبس الشركة ويديرها ٠٠ »

٣ ـ الشركة شخص من أشخاص القانون الخاص وعلاقتها بالحكومة المصرية علاقة مصرية صميمة :

أوضحنا أن شركة قناة السويس قد منحتها الحكومة المصرية امتياز استغلال مرفق الملاحة بالقناة المصرية ، واذا كانت هذه الشركة تتمتع بالشخصية المعنوية ، فانها مع ذلك شخص من أشخاص القانون الخاص، أضفيت عليها هذه الشخصية بالنصوص التى رخصت بتكوينها ٠

ذلك لأن من المسلم به فى فقه القانون العام أن نظام الشخصية المعنوية يسوده مبدأ هام هو « مبدأ التخصص » ، بمعنى أن الشخصية اذ يخلعها منشئها على هيئة ما ، انما يكون ذلك لتحقيق غرض معين قد تخصصت هذه الهيئة لتحقيقه ، ومن ثم يتحدد نشاط هذا الشخص بالغرض الذى قام من أجله ، وكل عمل قانوني يقوم به الشخص المعترف به يجب أن يكون داخلا فى دائرة هذا التخصيص ٠

وبالرجوع الى النصوص المانحة للالتزام ، نتبين أن الحكومة المصرية هى التى أنشأت شركة قناة السويس وأضفت عليها الشخصية المعنوية ، وأن خلق هذه الشخصية قد تحدد بغرض معين هو استغلال مرفق من مرافق الدولة المصرية ، أنشىء للانتفاع به على الاراضى المصرية ٠

فلم تكن لأية حكومة أخرى صفة في انشاء واستغلال هـذا المرفق المصرى ، بحيث تدعى بقيام علاقة بينهـا وبين الشركة الملتزمة ، التى لا تخرج ـ بحكم تكوينها من أفراد ـ عن كونها هيئة من هيئات القانون الخاص ارتبطت مع الحكومة المصرية ـ باعتبارها شخصا من أشخاص القانون العام ـ بعقد التزام .

ويبدو من نصـوص هذا العقد أن الشخصية المعنوية لم تكن لتثبت لهذه الشركة ، ويعترف بها قانونا الا اذا توافر لهـذا شرطان :

الشرط الاول : أن يتم تكوينها على النحو الذى تطلبـه مانح الالتزام بالمواد :

٢ ـ من فرمان الامتياز الأول التى تقضى بتعيين مدير الشركة من قبل الحكومة .

١١ ـ من فرمان الامتياز الأول ، التى تلزم المسيو دلسبس بعرض نظام الشركة لاقراره مقدما كما تستلزم اعتماد أسمـاء المؤسسين .

٩ ـ من فرمان الامتياز الثانى ، التى تقر بحق انتداب من يمثل الحكومة المصرية لدى مركز ادارة الشركة .

١٩ ـ من فرمان الامتياز الثانى ، التى توجب اعتماد قائمة الاعضاء المؤسسين .

الشرط الثانى : أن يتم تكوين الشركة وفقا لأحكام القـانون المصرى ، باعتبار أن الحكومة المصرية هى مانحة الالتزام ومنشئة لشخصية الشركة القانونية .

لذلك قضت المادة ٢١ من فرمان الامتياز الثانى بأن : « نقـر نظام الشركة المؤسسة باسم « الشركة العالمية لقنـاة السويس البحرية» ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصا فى تأسيس الشركة فى شكل الشركات ابتداء من اليوم الذى يكتتب فيه برأس مالها أجمع » .

ويترتب على هذا النص :

١ ـ أن الشركة قد استوفت الشروط المنصوص عليها فى وثيقة الالتزام ، لذلك جاء النص صريحا فى أن اقرار النظام ممهد لتكوين الشركة .

٢ ـ أنه يجب لقيام الشركة من الناحية القانونية أن تتكون وفق الاحكام القانونية المصرية التى يخضع لها تكوين الشركات المساهمة المصرية .

فكان من الطبيعى اذن أن الشركة عندما توافرت لها الشرائط القانونية آنفة الذكر ، قد اعترفت لها الحكومة المصرية المنشئة لها بالشخصية المعنوية ، بوصفها شركة مصرية تخضع لقوانين البلاد وعرفها ، بنص المادة ١٦ من الاتفاق الصادر فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذى صدق عليه من الباب العالى .

فاذا أضفنا الى ما تقدم أن الاعمال التحضيرية لقيـــام الشركة وتكوينها انفرد بها طرفان ، هما المسيو دلسبس باعتباره فردا خاصا لا ممثلا لأية دولة وممثل الحكومة المصرية فى ذلك الوقت ، وأن الاتفاق محله استغلال مرفق مصرى ، أكد ذلك كله أن العلاقة **القانونية التى تقوم بين الشركة المنقضية وبين الحكومة المصرية هى علاقة مصرية صميمة غير مشتملة على أى عنصر أجنبى .**

٣ ـ شركة قناة السويس : شركة مساهمة مصرية

أوضحنا فى النقطة السابقة ان شركة قناة السويس تخضـــع فى وجودها القانونى للقانون المصرى الذى تكونت فى ظله بارادة ممثل السلطة الشرعية المصرية ، وأن المادة ٢١ من فرمان الامتياز الثانى الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ قد رخصت بتأسيسها فى شكل الشركات بعد اقرار نظامها المنوه عنه من قبل ،

لذلك كانت « الجنسية المصرية » هى الجنسية الحتمية الوحيدة التى تلحق هذه الشركة عند تمام تكوينها ، واذا كان هذا الأصل

المقرر من بديهيات القانون ، فقد أراد ـ مانح الالتزام أن يؤكده بنص صريح ضمنه حكم المادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ (التي تحدد الشروط النهائية المصدق عليها من الباب العالى) • فنص على أنه : « بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها •••» •

ومع ذلك قد أثيرت جنسية هذه الشركة فى مناسبتين ، أرى قبل التعرض لهما أن أعالج من الناحية القانونية فى ايجاز تحديد جنسية الشخص الاعتبارى على النحو الاتى :

تحديد جنسية الشخص الاعتبارى :

تعددت آراء رجال الفقه فى تأسيس الرابطة بين الشخص الاعتبارى والدولة ، فأسسها البعض على «معيار شخصى» كجنسية الافراد الذين يكونون الشخص الاعتبارى ، وأسسها البعض الاخر على « معيار موضوعى » كمحل تأسيس الشخص الاعتبارى •

فالرأى الاول يقضى بأن يتمتع الشخص الاعتبارى بجنسية الافراد الذين يكونونه ، لان الشخص الاعتبارى ما هو الا مجموعة من الافراد تربطهم التزامات متبادلة ومنافع مشتركة ، فلن تكون له جنسية غير جنسية هؤلاء الافراد •

غير ان هذا الرأى يعيبه تناقضه مع الفكرة الاساسية فى الشخص الاعتبارى ، وهى توافر كيان ذاتى له مستقل عن الافراد الذين يكونونه ، فضلا عن أن تطبيقه يثير كثيرا من الصعاب ، وخاصة عند اختلاف جنسية الاعضاء الذين يكونون الشخص الاعتبارى ، هل يؤخذ بجنسية غالبية الاعضاء ؟ واذا لم تتوافر هذه الاغلبية فماذا يكون الحل ؟ وهل يعتد بجنسية الاعضاء وقت تكوين الشخص الاعتبارى أم تتأثر جنسية هذا الشخص كلما تغيرت جنسية الاعضاء ؟ لكل ذلك لم يرج هذا الرأى عند الفقه والقضاء •

فلو افترضنا أن شركة قناة السويس وهي شخص اعتبـــاري تتكون من أفراد متعددي الجنسية ، فانه طبقا لما انتهى اليه هذا الرأى لا مجال للاعتداد بجنسية الافراد المساهمين ، واذا كانت احدى الحكومات الاجنبية قد ساهمت أيضا في هذه الشركة أو آلت اليها ملكية بعض أسهمها ، فلا قيمة أيضا لهذا الاشـــتراك بالنسبة الى جنسية الشركة باعتبارها شخصا اعتباريا مستقلا عن الافراد المكونين له ، خاصة وان الحكومة الاجنبية التى تكون قد ساهمت فى التكوين انما لا تكون قد صدر عنهـــا هذا التصرف بوصفها « سلطة عامة » بل باعتباره عملا من أعمال الادارة تتجرد فيه مختارة من سلطتها العامة لتقف على قدم المساواة مع ســـائر الافراد ، وهذا العمل يدخل فيما أسموه فقهاء القـــانون الادارى « بالتصرفات العادية » التى تخضع لاحكام القانون الخاص .

أما الرأى الثانى ، فانه يبنى جنسية الشخص الاعتبارى عـلى معيار موضوعى ، تفرع عنه ثلاثة آراء :

أ ــ محل التكوين ، بحيث يأخذ الشخص الاعتبارى جنسية الدولة التى تكون فيها ، أى الدولة التى أبرم بها العقد المنشىء للشخص الاعتبارى وفقا لقانونها ، والتى منـح قانونها هـــذا الشخص الوجود القانونى والشخصية القانونية .

وقد راج هذا الرأى فى البلاد الانجلو أمريكية ، اذ القاعدة المسلمة فيها أن الشخص الاعتبارى يأخذ جنسية الدولة التى تكون بها وتمتع بالشخصية القانونية وفقا لقانونها .

وقد سبق أن أوضحنا أن شركة قناة السويس قد أنشئت وفق النصوص التى تضمنتها فرمانات الامتيـــاز ، وفى ظل أحكام القانون المصرى ، وأنها تخضع لحكم القوانين المصرية بنص المادة ١٦ من اتفاقية ١٨٦٦ بما يجعلها والحالة هذه « شركة مصرية » بالتطبيق للمعيار المأخوذ به فى البلاد الانجلوأمريكية .

ب ــ مركز الاستغلال ، بحيث يأخذ الشخص الاعتبارى جنسية الدولة التى بها مركز الاستغلال أى مركز نشاطه وذلك بصرف النظر عن محل تكوينه ٠

ومبنى هذا الرأى أن مركز الاستغلال هو المكان الذى تتجمع فيه مصالح الشخص ، وهو أيضا موطنه، وهو عنصر ثابت يصلح لبناء الجنسية عليه بمنجاة من اطلاق ارادة الافراد الذين أنشأوا الشخص الاعتبارى ومحاولتهم التحايل على القانون ٠

وطبقا لهذا المعيار أيضا تتعين جنسية الشركة الملتزمة **بالجنسية المصرية** لان مركز استغلالها يقع فى الاراضى المصرية والمياه الاقليمية ، باعتبار أن قناة السويس هى ممر مائى يوصل بين المياه الاقليمية لبحرين هما البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط ٠

جـ ــ مركز الادارة الرئيسى ، بحيث يأخذ الشخص الاعتبارى جنسية الدولة التى بها مركز ادارته الرئيسى ، على أن العبرة فى تحديد هذا المركز ليست بما هو متفق عليه فى نظامه الاساسى ، بل العبرة بحقيقة الحال ، فيجب لكى يعتبر المكان مركزا رئيسيا للشخص الاعتبارى أن يكون « مركزا حقيقيا » له ٠ أى مركزا فعليا وليس مجرد مركز افتراضى ٠

وقد تكفل القضاء والفقه الفرنسيان ببيان العناصر التى يتحدد بها مركز الادارة الرئيسى الحقيقى « أى الفعلى » وهى اجتماع الجمعية العمومية واجتماع مجلس الادارة ومكاتب الادارة فلا يعد المكان مركزا رئيسيا الا اذا كانت توجد به مكاتب الادارة بجانب اجتماعات الجمعية العمومية ومجلس الادارة ٠

وقد عبر القضاء الفرنسى عن حقيقة معنى هذا المكان بأنه « المكان الذى يتركز فيه نشاط الشخص الاعتبارى وحياته القانونية

وأعماله الرئيسية ، أو هو المكان الذى تتجمع فيه مصـــــالح الشخص » .

ولا جدال فى أن الاراضى المصرية يتركز فيها نشاط شركة قناة السويس وحياتها وأعمالها الرئيسية ، وانها أيضا هى الرقعة من العالم التى تتجمع فيها مصالحها .

واذا كانت السلطة المصرية مانحة الالتزام قد أجازت بطريقة ضمنية قيام مركز ادارة الشركة خارج البلاد المصرية ، فان ذلك لم يكن الا تيسيرا لاجتماعات مجلس الادارة والمساهمين على اختلاف جنسياتهم ، بشرط أن يكون المركز الفعلى فى الاراضى المصرية ، ممثلا فى وكيل أعلى يزود بكافة السلطات اللازمة لضمان حســن سير العمل وعلاقات الشركة بالحكومة المصرية .

ومن ثم فان ما يجرى به نص المادة التاسعة من فرمان الامتياز الثانى الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ من أن :

« على الشركة اذا كان مركز ادارتها خارج القطر المصرى أن تعين وكيلا أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزودا بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا » .

انما يكشف عن المركز الفعلى لشركة قناة السويس اذ يكون للممثل الاعلى فى مدينة بالاسكندرية ـ وفق هـــــذا النص ـ من السلطات ما يضفى على أعماله وتصرفاته بصدد نشاط الشركة ، الصفة القانونية الملزمة للشركة ولمن يتعامل معه من الغير عـــلى هذا الاساس .

وهو فى كل ما يصدر عنه من تصرفات قانونية باسم الشركة ، انما يخضع لاحكام القانون المصرى بحكم المادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ التى سبقت الاشارة اليها ،

ومن ثم ، تطبيقا لما يجرى عليه الفقه والقضاء ، تتحدد جنسية الشركة بالجنسية المصرية وان ما تضـــــمنه النص الصريح من

اعتبارها كذلك يتطابق مع الاراء المختلفة التى عرضناها فى شأن تعيين جنسية الشخص الاعتبارى ·

ولئن كانت جنسية شركة قناة السويس باعتبـــارها شركة مصرية ثابتة فى النصوص ومتفقة مع فقه القانون المقارن كما رأينا، فقد أثيرت مع ذلك هذه الجنسية فى مناسبتين ، أرى استكمالا لهذه النقطة أن أتعرض لهما ، على الوجه التالى :

المناسبة الاولى :

أصدرت الحكومة المصرية المرسوم بقانون رقم ٤٥ فى ٢ مايو سنة ١٩٣٥ ، ونصت مادته الاولى على أن :

« تبطل شروط الدفع ذهبا فى العقود التى يكون الالتزام بالوفاء فيها ذا صبغة دولية والتى تكون قد قومت بالجنيهات المصرية أو الاسترلينية أو بنقد أجنبى وكان متـــداولا قانونا فى مصر · ولا يجرى هذا الحكم على الالتزام بالوفاء بمقتضى المعاهدات أو الاتفاقات الخاصة بالبريد أو التلغراف أو التليفون » ·

وأشارت المذكرة الايضاحية لهذا المرسوم بقانون أن الغرض منه هو القضاء على التفرقة التى جرى عليها القضاء المختلط ، حين أن لا محل لها فى مصر وان مرسوم سنة ١٩١٤ ، لا يتضمنهـــا (وكان هذا المرسوم الاخير قد قضى بفرض السعر الالزامى لاوراق البنكنوت التى يصدرها البنك الاهلى واعتبار شرط الذهب كان لم يكن ، بحيث يصـــير الوفاء بالبنكنوت مبرئا للذمة بدون أى تحديد مهما كانت القيمة)· واستندت المذكرة الايضاحية الى ماجرى عليه العمل فى انجلترا من عدم التمييز فى الحكم بين المعـــاملات الداخلية والخارجية والى ما جرت عليه أيضا المحاكم الايطالية ·

وقد عرض أمر تطبيق هذا المرسوم بقانون فى ثلاث قضايا على المحاكم المختلطة ، من بينها قضية لشركة قناة السويس ، وفيها

طالب بعض دائنى الشركة بالوفاء لهم بالذهب أيضـا : فدفعت الشركة ببطلان شرط الذهب طبقا لهذا المرسوم ولكن محكمــة الاستئناف المختلطة قضت فى ٢٦ فبراير سنة ١٩٤٠ بصحة هذا الشرط ، وقد استندت المحكمة الى :

١ - ان مرسوم سنة ١٩٣٥ يقر بوجود هذه العملة «الذهبية» بالنسبة لمدفوعات الدولة في حالة البريد والتلغراف والتليفون ، والقاضى عند تطبيقه التشريع يتحرى قصد المشرع ، وفى تحريم شرط الذهب يهدف المشرع أساسا الى غرض اقتصادى هو منــع تدهور العملة الوطنية .

٢ - ان اشتراط الدائنين الدفع بالذهب انما يلزم المــدينين بالوفاء لهم بعملة أجنبية غير متدهورة ، ليواجهوا التزاماتهم حين حلول أجل الدين .

٣ - ان عملاء شركة قناة السويس هم رعايا دول أجنبية يدفعون رسوم المرور بالعملة الذهبية ، ونتيجة لذلك تحصل الشركة على ايراداتها بالذهب ، ومن هــذه الايرادات يجب أن تؤدى الشركة ما عليها لخدمة الاسهم أو الفوائد ، وسدادها بالذهب لا يؤثر على السوق المصرى لان ايراد الشركة من رسوم لا يأتى من مصـــر الا بنسبة ضئيلة .

وانتهت المحكمة الى أن مرسوم سنة ١٩٣٥ لا يصح تطبيقــه لا بالنسبة الى حقوق الشركة ولا بالنسبة الى التزاماتها .

كما أجرى هذا الحكم مقارنة مع حال قضية البنك العقـارى ، فذكر أن نشاط البنك محله داخلى ، بينما شركة قناة الســويس مؤسسة لها صفة عالمية بالنسبة الى جميع الدول ، كما وانهــا تأسست قبل الاصلاح القضائى ، فلا يصح أن تحتج فى مواجهــة دائنيها بنصوص القانون التجارى المختلط ، بينما البنك العقارى شركة مساهمة تكونت فى مصر بعد صدور القوانين المختلطــة

فتحكم بهذه القوانين ، فضلا عن أن ايرادات البنـــك التى تكون ضمان التزامه يحصل عليها بعملة مصرية ، بينما تحصل الشركة على ايراداتها بعملة الفرنك الذهب .

وهذا الحكم أخطأ فى التطبيق :

١ ــ لان مرسوم سنة ١٩٣٥ صريح فى ابطـــال شرط الذهب بصفة مطلقة ، بل ان مذكرته الايضاحية صريحة فى أنه قصد به القضاء على التفرقة التى جرت عليها المحاكم المختلطة بين العقـــود الداخلية والخارجية ، واذا كان المرسوم قد نص على استثناء بعض المدفوعات للتلغراف أو البريد فيجب أن يقصر الاستثناء فى أضيق الحدود ، ولا يجوز للمحاكم المختلطة أن تخول لنفسها ســـلطة البحث عن قصد للمشرع هو واضح من نصوص العمل القانونى ذاته .

٢ ــ وان هذا المرسوم بقانون يتعلق بالنظام العام ومن المتفق عليه فى فقه القانون العام انه لا تجوز مخالفة مثل هذه التشريعات بعكس التشريعات المكملة لارادة الافراد وتنظيم علاقاتهم الخاصة .

٣ ــ ان الحجة القائمة على الصفة العالميـــة لشركة قنـــاة السويس، فيها خلط بين الخدمة ذاتها وبين الهيئة القائمة بادارتها، فليس هناك ما يمنع من ان تكون الشركـــة مصرية وخاضعـــة للقوانين المصرية ، وان كانت تسميتها قد اشتملت على وصف عالمية . فمثلا شركة عربات النوم الدولية هى شركة بلجيكيـــة خاضعة للقوانين البلجيكية ، على الرغم من انها تتولى ادارة مرفق عام ذى صفة دولية أظهر من صبغة نشاط شركة قناة السويس ، فضلا عن ان نشاط الشركة محصور فى الواقع فى الاراضى المصرية .

٤ ــ ان محور دفاع الحكومة البريطانية التى تدخلـــت فى القضية كطرف منضم بوصفها احد مساهمى الشركة هو : «ان الشركة شخص معنوى بحكم القانون المصـــرى الخـــاص ، وان جنسيتها مصرية بحتة وتسرى عليها حتما القوانين المصرية » .

بل ان محكمة الاستئناف المختلطة نفسها فى حكمين سابقين قد اقرت بجنسية الشركة المصرية ، الحكم الاول صدر فى ٤ يونية سنة ١٩٢٥ والحكم الثانى صدر فى ١٨ يونية سنة ١٩٣١ .

وقد جاء فى هذين الحكمين : ان معنى تسمية الشركة عالمية ، يرجع الى انها كانت مضطرة لجمع رؤوس اموالها من شتى انحاء العالم وتحرير صكوكها بلغات مختلفة .

*

لذلك لم يكن هناك بد من ان تتخذ الحكومة المصرية موقفا ايجابيا ازاء شطط القضاء المختلط ، فأصدر الحاكم العسكرى العام امرا عسكريا رقم ١١٣ فى ٥ يناير سنة ١٩٤١ ، اوقف به تنفيذ الحكمين الصادرين ضد شركة قناة السويس وبنك الاراضى المصرى ، وهو يعتبر — فى راينا — تنفيذا للمرسوم بقانون سنة ١٩٣٥ الذى الغى شرط الذهب فى مصر ، ذلك لان الزام الشركة وبنك الاراضى بالدفع بالذهب فيه تعطيل بل مخالفة لقانون قواعده واضحة ومراميه ظاهرة ، على ما سبق ان اوضحناه .

المناسبة الثانية : صدور قانون الشركات المساهمة سنة ١٩٤٧ .

فرضت الحكومة المصرية بالقانون رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٧ ، تكاليف على الشركات المساهمة بالنسبة لاشتراط نسبة معينة من اعضاء مجلس الادارة ومن موظفى الشركات من المصريين واشتراط نسبة معينة لاجور العمال من مجموع المرتبات .

فرأت شركة قناة السويس الإفلات من تطبيق احكام هذا القانون لاسباب اوضحتها فى مذكرة ، اثارت فيها ايضا الجنسية ، ويحسن — بهذه المناسبة — ان نعرض لحجج الشركة باكملها فى ايجاز ، على النحو الآتى :

تضمنت مذكرة الشركة المقدمة للحكومة المصرية والتى اعدها الاستاذ سوزر هول مستشار الشركة والاستاذ بجامعة جنيف ونيوشاتل ما يلى :

١ ـ تستفاد الصفة العقدية التى تربط الحكومة بالشركة من الفرمانات والمراسيم وقانون رقم ٧٣ لسنة ١٩٣٧ ، وليس للحكومة المصرية أن تنقض من جانب واحد الحقوق التى منحت للشركة والتى تكون البناء المالى والاقتصادى والقانونى والفنى لها٠

٢ ـ نشأت للشركة ، شأن كل عقد امتياز ، حقوق مكتسبة يحق لها أن تطالب باحترامها ولا يقدح فى تلك القاعدة كون هذه الحقوق ذات طبيعة عامة ، اذ من اليسير دحض فكرة عدم وجود حقوق مكتسبة خارج القانون الخاص ، ذلك ان الدولة يجوز لها ان تمنح حقوقا للغير ، كما هو الشأن فى المعاهدات الدولية، ومن ثم فلا يمنع ان ترتبط فى مواجهة الافراد ايضا بعقد او امتياز لمدة معينة ينشىء حقوقا مكتسبة لهم ٠

والحكومة المصرية قد ارتبطت فى مواجهة الشركة بامتيازات ذات طابع عام ، اخصها احتكار بناء واستغلال القناة ، وضمان ان تظل خاضعة فى تنظيمها الداخلى وفى علاقات المساهمين للقوانين الفرنسية ، ما دامت الاحالة قد صدرت من الحكومة المصرية الى هذه القوانين . وهذه الشروط تقيد الحكومة وتضمن تخليها من جانبها عن اخضاع الشركة لقوانينها الحالية ، ومستقبلا فى الحدود التى يتفق عليها ، والقول بغير ذلك يجيز للدولة ان تستنفد تدريجيا كل مادة الامتيازات الممنوحة ، والمسألة لا تتصل بتطبيق قانون عام ، بل تتعلق باحترام التعهدات الاتفاقية ومبدأ احترام الحقوق المكتسبة فى العلاقات الدولية هو مبدأ قانون الشعوب وهو مسلم به من الفقه والقضاء ٠

وعلى ذلك ليس للحكومة المصرية ان تتجرد من الالتزامات التعاقدية لا بحقها الخاص الداخلى ولا بنصوصها الشرعية من القانون العام ، والقول بغير هذا يجعل للعقود التى تبرمها الدولة مع الاجانب صفة احتمالية ، ما دامت يمكنها أن تبطل تعهداتها باصدار تشريعات جديدة

وقد تكفل الدكتور وحيد رأفت وقتذاك بالرد على ما تضمنته مذكرة الشركة على لسان مستشارها السويسرى فى النقط الآتية:

١) القانون الجديد يتعلق بالنظام العام فضلاً عن انه لا يمس حقوقا مكتسبة :

لا شك ان التزام قناة السويس قد انشأ علاقات قانونية بين الحكومة والشركة ومن المقرر ان هذه العلاقات قد ترتبت عليها نتائج وحالات فى الماضى تولدت عنها بعض حقوق مكتسبة لا يستطيع التشريع الجديد تغيير شيء منها بحكم مبدأ عدم رجعية القوانين فكل ماتم فى الماضى منها يحكمه التشريع القديم .

ولكن من الواضح ايضا ان تلك العلاقات مازال يتولد عنها نتائج ممتدة للمستقبل وهذه هى الحالات القائمة التى يقول الفقه والقضاء ان التشريع الجديد يحدث أثره المباشر فى شأنها

وعليه فان النظام الذى كانت الشركة تعين بموجبه اعضاء مجلس الادارة عند خلو مراكزهم أو كانت تباشر التعاقد على اساسه مع مستخدميها هذا النظام الذى كان مطلقا قبل سنة ١٩٣٧ ثم أصبح خاضعا لبعض القواعد منذ سنة ١٩٣٧ هو من قبيل « الحالات القائمة » التى عنى العلماء بتوضيحها

فاذا كان ما تم من تعيين واستخدام فى عهد النظام السابق يعتبر نهائيا وباتا ولو كان مناقضا للنظام الجديد ، فليس الحكم كذلك بالنسبة الى النظام فى ذاته من حيث هو قواعد وضوابط فانه يجوز تعديل هذه القواعد والضوابط فى اى وقت بمقتضى تشريع جديد .

ومنذ العمل بالتشريع الجديد يتحتم ان يكون تعيين اعضاء مجلس الادارة ، واستخدام الموظفين والعمال وفقا لما تقرر بالقواعد الجديدة . فهل يجوز القول بصفة جدية بأن هناك حقا مكتسبا للشركة فى الا يضم مجلس ادارتها سوى عضوين مصريين عملا

باتفاق سنة ١٩٣٧ ، وان يكون باقى اعضائه غير مصريين ؟ وهل للشركة ان تدعى بحق مكتسب لها فيما يتعلق بنسبة المستخدمين المصريين بالشركة وبالنسبة المئوية الواجب توافرها في عدد المستخدمين والعمال المصريين الذين يستخدمون فى كل مؤسسة ؟

هذا التشريع يتعلق بالنظام العام ، وينطبق عليـه تعريف العميد بودان : « يقصد بالتشريع المتعلق بالنظام العـام كل تشريع يعنى بشئون المجتمع عامة دون الافـراد ويضـاف الى هذا التعريف ما اورده لاجراساى ولابورد لاكوست : «يبدو النظام العام كجزء جوهرى واساسى فى نظام المجتمع الضرورى لبقائه ، وان التشريعات المتعلقة بالنظام العام تتكون منها الاسس القانونية للمجتمع » .

ومتى كان الغرض من قانون سنة ١٩٤٧ هو الحاق أكبر عدد من المصريين بالشركات التى لا ننسى انها تباشر نشاطها بمصر ، امكن بغير عناء ادراك ان مثل هذا التشريع يتصل بالنظام العام ، ولا يهم بعد ذلك معرفة ما اذا كان التشريع يحكم علاقات نشأت عن القانون العام الذى تعتبر جميع قوانينه آمرة ، او يحكم علاقات مرتبطة بالقانون الخاص بما ان هذا القانون يكتسب قوته الالزامية من ارتباطه بالنظام العام ، وهذا هو رأى الفقهاء بالاجماع .

٢ ــ التشريع الجديد لا يؤثر الا على الشروط اللائحية للاتفاق

المبدأ الاساسى كما يقول برتلمى ودويز هــو : « ان التشريع لا يجوز ان يمس التزامات ناشئة عن عقد سابق لان العقد قانون المتعاقدين ، وانما يرد عليه تحفظ هام هو «ان مدى هذا المبدأ اوسع من ان يقتصر على مجرد علاقات بين الافراد تخضع لاحكام القانون الخاص ، فهو مبدأ عام ، وانما لامكان تطبيقه يجـب ان يكون محل الخلاف عقدا ، فلا يعتبر كل اتفاق ارادى عقـدا بمعناه القانونى » .

ويتابع الدكتور وحيد رافت الرد على هذه الحجة بان عقـد الالتزام يتضمن نوعين من الشروط : شروطا تعاقدية وشروطا

نظامية ثم يضيف إن الشروط الخاصة بنظام مستخدمى وعمال الملتزم هي شروط نظامية قابلة للتعديل من جانب الحكومة المانحة للالتزام، واستشهد في ذلك بأقوال العلامة ديجى والأستاذ جيز

٣ ـ عن حجة الالتجاء الى احكام القانون الفرنسى .

ذكرت الحكومة المصرية فى مذكرة الدكتور وحيد ان المشرع المصرى قد أحال الى بعض نصوص القانون الفرنسي ليسد النقص الذى كان موجودا ـ وقت منح الالتزام ـ فى التشريع المصرى ومن ثم غدت الأحكام الفرنسية فيما أحال عليها الشارع المصرى (بالمادة ١٦ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ سابق الاشارة اليها) جزءاً مكملا للتشريع المصرى يجوز تعديله فى اى وقت من جانب واحد فضلا عن ان هذه الاحالة لم يقصد بها البتة ان يتخلى الشارع المصرى عن حقه فى التشريع بشأن الشركات المساهمة .

وقد قضت محكمة العدل الدولية بلاهاى فى قضايا قروض الصرب والبرازيل حيث قررت «ان الاتفاق الذى لا يعد عقدا مبرما بين الدول بوصفها رعايا القانون الدولى يجب أن يستند الى قانون قومى » وعليه يكون القانون القومى لشركة قناة السويس وهى شركة مصرية الجنسية هو القانون المصرى ولا يمكن ان يوجد قانون آخر يحكمها .

ثانيا : طبيعة حق الدولة مانحة الالتزام على القناة.

ذهب الفقه فى فرنسا فى تكييف طبيعة حق الدولة على المال العام مذاهب شتى ، وقد اتجه الفقه منذ اواخر القرن التاسع عشر شطر فكرة مملوكية الاموال العامة أخذا بمبادىء القانون العام، كما اخذ القضاء الفرنسى يتشبع شيئا فشيئا بهذا التكييف فى احكامه ، بما يؤدى الى القول بأن التطور سائر نحو تقرير هذه النظر والاستقرار عنده .

ولا نزاع فى ان الرقعة من الارض التى شقت فيها قناة السويس وما الحق بها من مرافق تدخل فى حدود الاراضى المصرية ، وحق الدولة عليها حق ملكية طبقا لما استقر عليه الرأى فى فرنسا .

فهل غير الالتزام بانشاء واستغلال قناة السويس من هذا الوضع ؟ وبقول اخر هل ترتب على منح الامتياز مساس بملكية مصر للقناة وما يتاخمها من اراض ؟

تنص المادة ٨٧ من القانون المدنى المصرى على ان :

١ – « تعتبر اموالا عامة العقارات والمنقولات التى للدولة او للاشخاص الاعتبارية العامة والتى تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى قانون أو مرسوم .

٢ – وهذه الاموال لا يجوز التصرف فيها او الحجز عليها او تملكها بالتقادم » .

وتنص المادة ٨٨ من هذا القانون ايضا على ان :

« تفقد الاموال العامة صفتها بانتهاء تخصيصها للمنفعة العامة وينتهى التخصيص بقانون او مرسوم او بالفصل او بانتهاء الغرض الذى من أجله خصصت تلك الاموال للمنفعة العامة » ويستفاد من هاتين المادتين :

(١) ان الاموال المملوكة للدولة والتى تخصص لمنفعة عامـة لا يجوز تملكها بالتقادم .

ولقد تضمنت المادة ٥٣٨ من القانون المدنى الفرنسى حكمـا مماثلا فقضت بان اموال الدومين العام لا تقبل ان تكون مملوكة ملكيـة خاصـة .

(٢) وان الاموال العامة تفقد صفتها بانتهاء تخصيصها للمنفعة العامة او بانتهاء الغرض الذى من اجله خصصت تلك الاموال للمنفعة العامـة .

ولما كان منح الالتزام باستغلال قناة السـويس من جانب الحكومة المصرية وعاؤه مال من الاموال العامة خصص للنفع العام، فقد توافرت لهذا الوعاء الصفة العامة ، ولازمته الحصانة المنصوص عليها فى المادة ٨٧ فقرة ٢ من القانون المدنى المصرى ، فلا تقبل القناة وما يتاخمها من اراض تدخل فى الاموال المخصصة للنفع العام التملك الخاص من جانب الشركة الملتزمة .

فما لم يجرد المال العام من صفته العمومية ، او لم ينتـه تخصيصه ، أو تغيير وجهته ، كما أشارت الى ذلك المادة ٨٨ من القانون المدنى ، فانه لا يفقد هذه الصفة ويظل ملكا للدولة مانحة الالتـزام .

وتطبيقا لذلك قضى مجلس الدولة الفرنسى ، بان الفحم الذى يعثر عليه فى منطقة وهران بمعرفة الملتزمين باشغال عامـة فى المنطقة المذكورة يكون ملكا للدولة ، لان تخصيص هذه المنطقـة للنفع العام لم يشمل الركاز المدفون فى الارض .

ولما كان للدولة ازاء المال المخصص للنفع العام صفة أخرى غير صفتها كمالكة لهذا المال ، هي للسلطة الضابطة التى تتعـلق باعتبارات الامن والسلامة العامة والصحة العامة ، فاننا نلحظ بجلاء مظاهر هاتين الصفتين فيما تضمنته وثائق الامتياز الممنوح لشركة قنـاة السـويس .

فمظاهر ملكية الدولة تبدو فيما تضمنته :

١) المادة ٤ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ التى تشير الى الاراضى اللازمة لانشاء القناة ولاقامة المبانى والمستودعات الملحقة بها قد اشتملت على حكم هام هو :

« وبما انه لا يسوغ للشركة ان تدعى فى الحصول على مساحات من الاراضى أيا كانت قصد المضاربة عليها سواء بتخصيصها للزراعة او باقامة المبانى عليها او بيعها للغير عند زيادة عدد السكان ... »

ومبنى هذا الحكم ان الحكومة المصرية اذ تمنح الشركة الاراضى اللازمة للاستغلال انما لا يقصد تمليكها للشركة أو نقل ملكيتها اليها ، وانما بقصد الانتفاع بها لاغراض المشروع ، بحيث لا يجوز لها أن تجرى أعمال المضاربة من بيع هذه الاراضى للغير أو تخصيصها لاغراض تخرج عن الغرض المرسوم ، لان مثل هذه التصرفات هى تصرفات غير جائزة فى أملاك الدولة المخصصة للنفع العام ، ومن ثم فحق الشركة لا يعدو ان يكون حق انتفاع لان ملكية الرقبة بقيت للدولة مانحة الالتزام .

(٢) المادة ١٨ من فرمان الامتياز الثانى ١٨٥٦ وهى تتكلم عن المقابل الذى تحصل عليه الحكومة المصرية نظير حق انتفاع الشركة الملتزمة بالاراضى والامتيازات الاخرى ، اذ تقضى بانه : «على انه نظرا للاراضى المتنازل عنها والامتيازات الاخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الارباح السنوية ... ».

٣) الفقرة الثانية من المادة ٩ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ وهى تؤكد أن استعمال الحكومة لملكها المخصص للنفع العام هو استعمال بدون مقابل .

بمعنى ان الدولة المانحة للالتزام لم ينقطع تسلطها على المال المملوك لها بعد تخصيصه للنفع العام عن طريق الالتزام وتنص الفقرة يجرى بان :

« تنتفع الحكومة المصرية بحق المرور ولا يجوز للشركة بحجة ما ان تفرض اى رسم لهذا العبور او لجعل اخر » .

والمادة ١١ من هذه الاتفاقية ايضا تورد حكما مماثلا يفيد استمرار تسلط الدولة على وعاء الالتزام بالمرفق العام ونصها :

« يجوز للحكومة المصرية .. وفاء لحاجة مرافقها الادارية (من بريد وجمارك وثكنات وغيرها) أن تشغل اى مكان يمكن التصرف فيما تراه ملائما لغرضها ... وتدفع الحكومة ما تكون الشركة قد أنفقته لانشاء الاراضى التى ترغب الحكومة التصرف فيها .. »

والفقرة الاخيرة تشير الى حق الحكومة فى التصرف فيما سبق تخصيصه للالتزام باعتبارها المالكة للمال صاحبة التصرف فيه.

٤) المادة ١٦ من فرمان الامتياز الثانى وهى تعالج حالة انتهاء مدة الأستغلال فتقطع بحق الحكومة فى استرداد المال العام ، اذ تنص على أن « تستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة (٩٩ سنة) على القناة البحرية .. »

هذه النصوص تبين ان الحكومة المصرية ظلت محتفظة بحقوقها كمالكة للمال العام اثناء سريان عقد الالتزام ، وقد قرنت الحكومة بسلطتها كمالكة سلطتها الضابطة » .

ومن مظاهر سلطة الحكومة المصرية الضابطة ما تضمنته :

١) المادة ٩ من اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ اذ تقضى بان «تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويباشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى اى مكان من الاراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والامن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها » .

٢) المادة ١٠ من نفس الاتفاقية وتقضى بان «الحكومة المصرية أن تشغل داخل حدود الاراضى المحتفظ بها كملحقات للقناة البحرية أى موقع أو نقطة حربية تراها لازمة للدفاع عن البلاد »

ويخلص لنا من ذلك ان الدولة المصرية قد استبقت سلطاتها كمالكة للاراضى التى استلزمها مشروع استغلال مرفق القناة ، كما قرنت بسلطتها هذه سلطتها الضابطة على هـــذه الاراضى باعتبارها ضاحبة السيادة على اقليمها كدولة مستقلة ، وقد اكدت مصر سيادتها على القناة فى معاهدة سنة ١٩٣٦ واتفاقية الجلاء سنة ١٩٥٤ مع الحكومة البريطانية ، وفى اتفـــاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨ .

نصت المادة ٦ من فرمان الامتياز الاول سنة ١٨٥٤ على أن « يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور ، ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية لجميع الدول ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها » .

ونصت المادة ١٤ من فرمان الامتياز الثانى سنة ١٨٥٦ على ان « نعلن رسميا باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى مفتوحة على الدوام بوصفها ممرا محايدا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر الى اخر دون تمييز او حرمان او تفضيل بين الاشخاص او الجنسيات فى مقابل دفع الرسوم .. »

ونصت المادة ١٥ من نفس الفرمان على ان «يترتب على المبدأ المقرر فى المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز فى اى حال من الاحوال ان تمنح سفينة او شركة او فرد ايـــة فوائد او امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن او الشركـــات او الافراد فى نفس الاحوال » .

ويستخلص من هذه المواد :

١) ان على الشركة الملتزمة ان تجبى الرسوم على اســـاس تعريفات متساوية من جميع الدول .

٢) ان الملاحة مفتوحة لكل سفينة دون اى تمييز .

ولما كانت قاعدة المساواة المنصوص عليها فى هذه المواد هى من القواعد الضابطة لسير المرافق العامة فان النص عليها ليس من

شأنه أن ينشيء حقا جديداً للمستحقين للانتفاع بمرفق المرور المصرى ، ويلاحظ ان مانح الالتزام لم يخاطب بهذه النصوص دولا اجنبية باعتبارها من اشخاص القانون الدولى العام ، وانما يؤكد قاعدة المساواة المسلم بها فى فقه القانون الادارى بالنسبة لجميع السفن ، دون نظر الى اشخاص مالكيها سواء اكانوا افرادا ام حكومات .

تثير الدول الغربية مع ذلك « الصفة الدولية » مرة للشركة الملتزمة ، وقد أوضحنا من قبل أنها شركة مصرية وعلاقتها بالحكومة علاقة مصرية صميمة ، ومرة أخرى للقناة ذاتها ، وقد أوضحنا أن القناة بقيت ولا زالت مصرية ، فلعل هذه الدول تقصد الاشارة الى ما تضمنته نصوص الالتزام خاصا بموضوع الملاحة ، الامر الذى نتعرض لبحثه الآن :

فما هى طبيعة النصوص المقررة لصالح المستحقين ؟

اتجه مجلس الدولة الفرنسى فى مبدأ الامر الى الاعتراف بحق طالب المنفعة فى الحصول على المنفعة المقررة فى عقد الامتياز وقائمة الشروط ، على أساس نظرية الاشتراط لمصلحة الغير ، أى على اساس ان العقد الذى يتم بين السلطة العامة وشركة الامتياز يلزم هذه الشركة بتقديم المنفعة المقررة فى العقد لكل من يطلبها ، وفقا للشروط المنصوص عليها فيه ، وان هذا الشرط مقرر لمصلحة الغير وهم الافراد الذين يطلبون الحصول على المنفعة التى أنشيء المرفق من أجلها ، وعلى هذا يكون حق طالب المنفعة مستمدا من عقد الامتياز أى من رابطة تعاقدية .

ولكن الفقهاء الفرنسيين عارضوا بشدة الاستناد الى نظرية الاشتراط لمصلحة الغير المدنية فى تقرير حقوق طالبى المنفعة ازاء المرفق العامة التى تدار بالامتياز ، لان شروط تطبيق هذه النظرية المدنية غير متوفرة في حالة الانتفاع بالمرافق العامة ، فضلا عن أنها لا تصلح أساسا لتقرير حقوق المنتفع أو طالب

الانتفاع ، وأن طالب الانتفاع لا يعتبر فى علاقته بالمرافق العامة فى مركز تعاقدى ، انما يعتبر فى مركز قانونى عام يحكمه قانون المرفق وحده .

ويترتب على هذا الرأى أن النصوص المقررة لصالح المستحقين للانتفاع ، وقت منح الالتزام ، هى نصوص نظامية أو لائحية ، تخضع لما تجريه السلطة المانحة للالتزام من تعديلات تبعـــا لما تقتضيه اعتبارات الصالح العام. دون أن يكون لطالب الانتفاع أو للملتزم أدنى اعتراض .

وفى ذلك قال وزير المواصلات فى البرلمان الفرنسى سنة ١٩٠٨ ما نصه ...

« اتفقت كلمة الفقه والقضاء على أن الدولة عندما تمنح امتيازا لمدة ٩٩ سنة . لا تتنازل طول هذه المدة التى تناهز قرنا مــن الزمان عن حقها فى الزام شركات الامتياز بادخال جميـــــع التعديلات التى يتطلبها الصالح العام ونمو البلاد وتقـــدمها الاقتصادى .

فاذا رأت الدولة بدلا من أن تستغل بنفسها السكك الحديدية. أن تعهد بهذا الاستغلال الى شركة من الشركات . فالعقد الــذى تعقده مع هذه الشركة لا يمكن أن يكون حائلا بين الدولة وبين اتخاذ جميع الاجراءات التى يتضح لها ضرورتها فيما بعد .

أما الشركة فواجب عليها مهما كانت نصوص عقد امتيازها تنفيذ هذه الاجراءات اللازمة ، خصوصا اذا كانت الشركة المذكورة قد نابت عن الدولة لمدة طويلة فى ادارة مرفق عام كبير ، ولا يمكن للشركة أن تحل محل الدولة فى تقدير ما تتطلبه المرافق العامة، لان هذا من حق الدولة وحدها ، ولا يمكن التنازل عنه بحال .

فمن المفهوم اذن ومقدما فى كل امتياز ان الدولة قد تتدخل لتكليف شركة الامتياز بتكاليف أعمال جديدة لم تكن متوقعـــة

وقت التعاقد ، أما اذا سلمنا لحظة واحدة بعكس ذلك ، وبأن من شأن نصوص عقد الامتياز المتفق عليها أن تقف حجر عثرة فى سبيل ما قد ترى الدولة من القرارات والاجراءات فى المستقبل بقصد المنفعة العامة ، فالافضل اذن الاستغناء أصلا عن نظام الامتياز كوسيلة لادارة المرافق العمومية • اذ يكون بذلك متعارضا مع الصالح العام » •

ومن ثم فليس لاى مستحق للانتفاع أن يدعى أنه يستمد حقا شخصيا من عقد الالتزام ، سواء كان هذا المستحق فردا من أفراد القانون الخاص أم شخصا من أشخاص القانون العام ، سيما وقد أوضحنا أن المخاطب بنصوص الالتزام هو « السفينة » التى تطلب المرور بالقناة المصرية ، بغض النظر عن تبعيتها لدولة أجنبية أو جنسية صاحبها •

ويترتب على ما تقدم انقطاع الصلة بين امتياز شركة قناة السويس باستغلال مرفق المرور المائى ، وبين ما تنظمه معاهدة القسطنطينية المنعقدة فى سنة ١٨٨٨ من قواعد للملاحة بالقناة ، لان هذه المعاهدة قد عقدت بعد نشوء العلاقة القانونية التى تربط الشركة بالحكومة المصرية بسنوات ، فضلا عن أن الشركة شخص معنوى من أشخاص القانون الخاص ليس له أن يشترك أو يرتبط بمعاهدة دولية ، لان ذلك يدخل فى اختصاص الدولة المانحة للالتزام باعتبارها المنفردة بحق السيادة على أراضيها ومن بينها المنطقة المخصصة للمنفعة العامة ، كما سبق البيان •

ثالثا ـ قرار التأميم من الناحية القانونية

سبقت الاشارة الى أن عقد الالتزام طبقا للرأى الذى استقر عليه الفقه والقضاء فى فرنسا ومصر له طبيعة مزدوجة ، ذلك أنه يتضمن نوعين من الشروط : شروطا تعاقدية وشروطا لائحية أو نظامية ، فالشروط التعاقدية توجب التزامات معينة يقوم بها الطرفان ـ مانح الالتزام والملتزم ـ كل قبل الاخر ، مثل التزام الاعانة أو ضمان الفوائد بالنسبة لمانح الالتزام ، والتزام تحمل التكاليف أو قسمة الارباح بالنسبة الى الملتزم •

والامر على النقيض من ذلك بالنسبة الى النوع الثانى • فان الشروط التى تحدد كيفية استغلال المرفق العام موضوع الالتزام وقيوده تعتبر بحق قانون هذا الالتزام •

وبالنسبة الى استرداد الالتزام قبل مدته ، يرى الفقه الفرنسى أن التأبيد يتعارض مع المقتضيات الاساسية للمرفق العام ، وانه اذا لم يؤد المرفق النتائج المرجوة ، فيجب أن تتحرر جهة الادارة من هذه الشروط بالالغاء أو باعادة المرفق دون أى عائق : (راجع الاستاذ موسكيلى فى مذكراته السابق الاشارة اليها •) وقد قضى مجلس الدولة الفرنسى بهذا الرأى ومن ثم فاسترداد المرفق العام جائز فى كل لحظة حتى ولو لم ينص على مدة معينة فى عقد الالتزام •

لذلك نصت المادة الرابعة من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بالتزامات المرافق العامة ، على أنه :

« يجب أن تحدد وثيقة الالتزام شروط وأوضاع استرداده قبل انتهاء مدته »

وجاء فى المذكرة الايضاحية أنه وان يكن لمانح الالتزام فى سبيل المصلحة العامة ولقاء تعويض عادل حق استرداده فى أى وقت • حتى ولو لم يشر الى ذلك الحق فى وثيقة الالتزام • فقد رؤى من الافضل تجنبا لكل نزاع فى شأن تقدير

ذلك التعويض • تقرير قاعدة ترمى الى أن وثيقة الالتزام يجب أن تحدد شروط وأوضاع ذلك الاسترداد » •

ولئن كانت وثائق الالتزام باستغلال مرفق قناة السويس لم تتضمن النص على استرداد المرفق قبل انتهاء مدته • فان ذلك لا يعرقل حق الدولة ما نحة الالتزام فى أن تسترد هذا المرفق • قبل انتهاء مدته • بالتطبيق لما استقر عليه الفقه والقضاء فى فرنسا • خصوصا وأنه من المتفق عليه فى فرنسا أن المدة الطويلة التى يتفق عليها لسريان عقد الالتزام • يقصد بها تمكين الملتزم من استهلاك قيمة المبالغ المستثمرة فى المشروع • ولعل ما تبينه الارقام الخيالية عن دخل المساهمين السنوى من أسهم شركة قناة السويس • بالرغم من أن مصر صاحبة القناة قد فقدت ١٢٠ ألفا من الارواح فى حفر القناة وسخرت من رجالها ومواردها الكثير فى انشائها ليكشف بجلاء أن وضع المساهمين منذ سنوات طوال • لم يكن وضع المنتظر لاستهلاك استثماره • بل هو أقرب الى الاغتصاب من الاستغلال •

ولقد كان أمام الحكومة المصرية فى الاستناد الى أحكام الالتزام • أن تلجأ الى أحد أمرين :

١ ـ اما أن تنهى عقد الالتزام قبل حلول موعده عن طريق اسقاط هذا العقد تأسيسا على ما ارتكبته شركة قناة السويس من مخالفات خطيرة فى ادارتها للمرفق العام • تلك المخالفات التى أشارت الى بعضها المذكرة الايضاحية لقرار التأميم • واكتشفت الحكومة بعد هذا القرار مخالفات على جانب كبير من الجسامة • بحيث لا تبرر طلب انهاء العقد عن طريق القضاء فحسب • بل كانت تبرر ـ لو علمت بها الحكومة المصرية فى حينها ـ اتخاذ اجراءات ترتكز على ما تتمتع به من سلطة عامة • من وضع المرفق تحت الحراسة أو التجائها الى وسائل التنفيذ المباشر وهى اجراءات مسلم بها فى فقه القانون الفرنسى لمواجهة مثل ما وقعت فيه الشركة المنقضية من مخالفات •

٢ ـ واما أن تلجأ الحكومة المصرية الى استرداد المرفق العام قبل انتهاء مدة الالتزام ودون أن يكون منصوصا عليه بعمل من جانب واحد لاعتبارات تتعلق بالنظام العام • تستقل الدولة بتقديرها • وفى هذه الحالة يختلف الاسترداد عن « سقـوط العقد » فى أن القرار القاضى بالاسترداد يحتفظ للملـتزم بالتعويض •

ومن ثم فاذا كانت الحكومة المصرية قد لجأت الى الطريقـة رقم (٢) فأصدرت قرارا بقانون متضمنا استرداد المرفق العام ومحتفظا بالتعويض للمساهمين • كان هذا القرار قرارا مشروعا• واستعمالا من جانب الدولة المانحة للالتزام لحق مستمد لها من أحكام الالتزام المسلم بها فى القانون الفرنسى • اذ يثبت لها هذا الحق حتى ولو لم يتضمنه عقد الالتزام • وهو يعتبر تطبيقـا لحق الفسخ العام المقرر فى سائر العقود الادارية •

وقد توسعت فرنسا فى فكرة التأميم ، فأممت قبل الحرب الاخيرة الصناعات الحربية • ثم عمدت منذ سنة ١٩٤٤ الى تأميم مصانع رينو وشركات النقل الجوى والغاز والكهرباء ومصانع الزيوت والبنوك وشركات التأمين الى غير ذلك من المشروعات• كما قام حزب العمال فى انجلترا بتأميم جانب كبـير من الصناعات البريطانية • كانتاج الفحم وتوريد الغاز والكهرباء • والمواصلات الحديدية والجوية والبرية ، ووسائل الاتصـال التليفونية واللاسلكية • وكذا بنك انجلترا وتسويق القطـن الخام ، وصناعة الحديد والصلب •

وعمدت دول أوروبية أخرى الى التأميم • كما لجأت اليـه المكسيك فى تأميم صناعة البترول •

فاذا لجأت الحكومة المصرية بقرار ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ الى تأميم شركة قناة السويس • مستوحية نفس الفكرة التى أوحت الى انجلترا وفرنسا وغيرها بتأميم المشروعات المهمة • كان هذا التأميم عملا منازعا فيه ؟

لقد سبق أن أوضحنا أن الشركة المؤممة هى شخص من أفراد القانون الخاص . وأن علاقتها بالحكومة المصرية علاقة مصرية صميمة، وأنها تستغل مرفقا عاما بعقد التزام أبرمتهمع السلطات المصرية . وأن للدولة فضلا عن الاسترداد أن تؤمم المشروعات الخاصة التى تتولى ادارة المرافق العامة . لدواعى الصالح العام الذى تستقل الدولة صاحبة السيادة بتقديره . فأى اعتراض على كل هذا ؟

هل عمدت الحكومة المصرية الى توقيع العقاب على شركة قناة السويس . كما عمدت الى ذلك فرنسا بتأميم مصانع رينو ؟

ان الحكومة المصرية لم تلجأ الى سلطاتها غير العادية . وقد كانت على حق لو لجأت اليها لمواجهة المخالفات الصـــارخة التى ارتكبتها شركة القناة . ولكنها استبقت للشركة المؤممة حـــق التعويض . والتعويض العادل على أساس سعر الاقفــــال فى بورصة باريس يوم ٢٥ يوليو سنة ١٩٥٦ . أى اليوم السابق على اصدار قرار التأميم .

هل يمكن للحكومة الفرنسية أن تدعى أن مصر قد جارت على حق الشركة المؤممة فى التعويض كما فعلت هى فى بلادها ؟

لقد عمدت الحكومة الفرنسية الى نقل ملكية أسهم المشروعات المؤممة الى الدولة . ثم اتبعت بصدد التعويض طريقتين :

الاولى : تسلم حملة الاسهم القديمة سندات بدلا من الاســهم التى استولت عليه الحكومة ، وذلك بالنسبة الى تأميم البنـــوك والغاز والكهرباء وغيرها .

الثانية : تسلم حملة الاسهم القديمة حصص انتفاع بالنسبة الى تأميم شركات التأمين .

والطريقة الاولى تتضمن اغتصابا لجزء من رأس مال المساهم من حيث اعطائه سندا ذا دخل ثابت بدلا من قيمة ذات دخـــل متغير هو السهم .

ومن الغريب أن فرنسا وهذا هو موقفها من رعاياها المقيمين على أراضيها . قد تقدمت عقب انتهاء العمل باتفاقية الغاء الامتيازات

فى سنة ١٩٤٩ الى الحكومة المصرية بمشروع معاهدة للاقامة جاء فى البند الاول منها ـ « ان تتعهد الحكومة المصرية باحترام حقوق الفرنسيين أفرادا وشركات فى أستخدام الفرنسيين وبعدم نزع امتيازات المرافق العامة من يد الشركات الفرنسية حتى مقابل التعويضات العادلة » ·

وتشاء الحكومة الفرنسية أن تمد حمايتها لرعاياها فى الخارج فقط · بل تقف اليوم من قرار تأميم شركة قناة السويس مدعيـة بحق حماية شخص معنوى مصرى ·

*

ان قرار التأميم · قد أصدره رئيس جمهورية مصر استنادا الى حق الدولة القانونى على النحو الذى سبق بيانه · ولم تعد مصر فى عهدها الجديد محطا لانظار جشع الاستعمار · تحت سـتار الاباطيل والتضليل ·

وقبل أن أنتهى من هذه النقطة أود التعرض لتأميم البترول فى ايران ·

ذلك ان الحكومة الايرانية قد أصدرت فى سنة ١٩٥١ قانونا بتأميم شركة الزيت الانجليزية الايرانية وهى مؤسسة خاصـــة خاضعة للقانون الايرانى · ولو أن الحكومة الانجليزية تســاهم فيها بنصيب كبير ·

فاعترضت هذه الحكومة على ذلك القانون · ولكن ايران مضت فى تنفيذه · فرفعت انجلترا عليها دعوى أمام محكمة العدل الدولية طالبة فيها الامر باجراءات مؤقتة يقصد بها وقف تنفيذ التأميم · والابقاء على الحالة الراهنة الى أن يفصل فى موضوع الدعوى · وبادرت ايران الى اخطار المحكمة بأنها لا تعدها مختصة بنظــر النزاع لانه ليس لانجلترا صفة فيه · اذ الشركة هيئة خاصة ولانه متعلق بحق من حقوق السيادة ·

ولكن المحكمة نظرت الدعوى ـ دون أن تكون ايران حــاضرة فيها ـ وأمرت باتخاذ الاجراءات المؤقتة المطلوبة بغير أن تفصل فى المسألة الاولية الخاصة باختصاصها ·

فلما رفضت ايران الاعتراف بالحكم ، ومضت فى تنفيذ قانون التأميم ، أحالت انجلترا الموضـــــوع الى مجلس الامن ، وقدمت مشروع قرار طلبت فيه دعوة حكومة ايران الى مراعاة التـــدابير التى قضت بها محكمة العدل الدولية مشيرة الى ما قد يترتب على مخالفتها من تهديد للامن والسلام ٠

وعندما عرض الموضوع على المجلس فى أول اكتوبر سنة ١٩٥١ دفع الاتحاد السوفييتى ويوجوسلافيا بأن النزاع يتعلق بمسألة ايرانية داخلية فلا يجوز للمجلس مناقشته ، ولكن الاغلبية ذهبت الى أن النزاع يقع فى نطاق اختصاص المجلس ، ولذا تقرر نظره ووجهت الدعوة الى ايران للاشتراك فى مناقشاته أثناء نظر ذلك النزاع وقد قبلت ايران هذه الدعوة ، ودفعت بأن المجلس غير الداخلى للحكومة الايرانية ٠

واستمر النزاع نحو ثلاث سنوات ، تطورت فيها الاحـــداث السياسية الداخلية بايران الى أن تم اتفاق البترول الايرانى فى سنة ١٩٥٤ ٠

ويلاحظ أن تأميمنا يختلف فى بعض الوجوه عن تأميم البترول الايرانى ، ومن أخص أوجه الاختلاف أن الشركة المؤممة فى مصر هى مصرية وفى ايران هى انجليزية ، مع ما يترتب على ذلك من نتائج ، وان طبيعة المرفق المؤمم فى مصر تختلف عن طبيعته فى ايران ، فضلا عن أن الاحداث السياسية والخلافات الداخليـــة التى وجد الاجنبى ثغرة فيها ينفذ منها لتشويه هذا العمل أو عرقلة سيره ، لا تجد مجالا لها فى مصر ٠

ولعل ما تعمد اليه بعض الدول الغربية الان ، على نحو ما فعلت اثر تأميم البترول الايرانى ، انما ترمى به الى افتعال حالة تهـــدد السلم الدولى ، حتى تجد مسوغا للتدخل الدولى ، ولكن هذا القصد مردود عليها بفشل انجلترا من قبل فى أن تجعل لمجلس الامن اختصاصا بمسألة داخلية ٠

رابعا ــ أثر قرار التأميم فى العلاقات الدولية

لقد أوضحت في هذا البحث الاسانيد القانونية التى تدعم حق مصر فى تأميم شركة قناة السويس واستخلصت :

١ ــ أن الشركة المؤممة هي شركة منحت من الحكومة المصرية التزاما باستغلال مرفق عام مصرى ٠

٢ ــ وانها شخص من أشخاص القانون الخاص والعلاقة التى تربطها بالحكومة المصرية مانحة الالتـــزام ، هى علاقة مصرية صميمة ٠

وهذه الصفة قد أقرت بها انجلترا صراحة على لسان مندوبها فى اللجنة الدولية التى عقدت بلندن ســنة ١٨٨٥ لبحث مشروع معاهدة سنة ١٨٨٨ ٠ كما أقرت بها انجلترا بوصفها طرفا منضما فى قضية الوفاء بالذهب التى رفعت أمام المحاكم المختلطة فى مصر ٠ على ما سبق بيانه ٠

٣ ــ وانها شركة مساهمة مصرية تخضع للقوانين المصرية بحكم تبعيتها القانونية للدولة التى أنشأتها واعترفت لها بالشــخصية المعنوية ٠

٤ ــ وان قرار التأميم هو عمل قانونى ســـليم يتفق مع أحكام الالتزام ، كما يتفق مع الفكرة التى قام عليها التأمين فى الدول كافة ، وأخصها فرنسا وانجلترا ٠

فاذا أضفنا الى ما تقدم أن مصر ٠ استنادا الى حقها فى السيادة على اقليمها ، لها أن تترخص فيما تصدره من تشريعات تطبق على التابعين لها والمقيمين على أراضيها على حد سواء ٠ وان التأميـــم عمل قانونى يعتبر من خصائص هذه السيادة المصرية ٠ ولا يمس البتة كيفية الانتفاع بالمرفق المصرى المؤمم ٠ ذلك الإنتفاع الذى نظمته معاهدة القسطنطينية سنة ١٨٨٨ ٠ والتى تعتبـــر مصر بوصفها خلفا لتركيا ٠ أمينة على تنفيذها ٠

أدركنا ان ما أثارته الدول الغربية • وعلى رأسـها انجلترا وفرنسا من ضجة مفتعلة كان بصدد عمل مصرى داخلى • لا يؤثر من قريب أو بعيد فى العلاقات الدولية • فضـلا عن أن مصر قد أعلنت • ولم تكن هناك حاجة لهذا الاعلان • غداة اصـدار قرار التأميم• انها ستراعى من جانبها تنفيذ أحكام معاهدة سنة ١٨٨٨•

كما بذلت الهيئة المصرية لادارة القناة ، بحـكم توافرها على السلطات العامة المخولة للجهات الادارية جهودا كبيرة لتحقيـق السير المنتظم للمرفق العام المصرى • بالرغم من المحاولات العديدة والتدبيرات الخفية التى جربت مثيلاتها عنـد تأميم البترول الايرانى بقصد تعطيل سير المرفق • واظهار مصر بمظهر العاجزة عن مباشرة الادارة العادية • وان الشركة المنحلة قد أوتيت من السلطان ما لا يطاوله سلطان الدولة صاحبة الاقليم •

ولما كانت المادة الثانية فقرة (٤) من ميثاق الامم المتحـدة • تقضى بأن :

« يمتنع أعضاء الهيئة جميعا فى علاقاتهم الدولية عن التهـديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الاراضى أو الاستقلال السياسى لاية دولة أو على وجه آخر لا يتفق ومقاصد « الامـم المتحدة » •

فان ذلك يؤدى الى اعتبار « الحملة الاقتصادية المسلحة » التى عبأتها انجلترا وفرنسا ضد مصر على أثر صدور قرار التأميم • هى من قبيل التهديد الموجه لاستقلال مصر • المحرم اتيـانه بحكم الميثاق •

ولم يقف سلوك الدولتين عند هذا الحد ، بل أمعنتا فى انتهاك أحكام القانون الدولى العام • عندما قرنت تهديدها « الاقتصـادى المسلح » بدعوة بعض من الدول • الى مؤتمر يعقد فى لندن مهبط وحى الاستعمار لبحث مسألة مصرية صميمة • لم يكن لهـا أدنى مساس بالاجانب المقيمين فى ضيافتها •

كما أنه لم يكن متصورا أن تؤازر أمريكا بريطانيا فى غيها • متناسية أن روزفلت قد أعلن بالاشتراك مع تشرشل منذ سنوات قريبة فى ١٤ يناير سنة ١٩٤١ على العالم ثمانية مبادىء أسموها يومذاك « ميثاق الاطلنطى » •

أكد البند الاول منه أن بلديهما لا يسعيان الى أى توسع اقليمى أو غيره •

فما هو المقصـــود اذن من اشراف دولى على جزء من الاراضى ~~من الوسائل والامكانيات ما يمكنها من ممارسة سلطتها الضابطة~~ بالاحرى استعمارا مشتركا ؟

واذا كان البند السادس من هذا الميثاق ينص على أن :

« وبعد القضاء على الطغيان النازى يأملان فى وضع سلم يمكن جميع الشعوب من الحياة فى أمن داخل حدودها• ويبعث الطمأنينة لكافة الناس فى العالم أجمع • حتى يعيشون عيشة راضية بعيدة عن الخوف والعوز » •

فهل واضعانه يعنيان مرماه ومبناه ؟ وهـــل يعيش الشعب المصرى حقا آمنا مطمئنا من تهديدات واضعى الميثاق ؟

وهل لا يعتبر تجميد الاموال المصرية فى هذه البلاد وحشـــد القوات واطلاق الوحدات تهديدا لافراد الشعب المصرى فى أرزاقه وأرواحه ؟

ان المجال لا يتسع فى الواقع لمناقشة أساليب هذه الدول • التى دعت الى وضع ميثاق « للامم المتحدة » يكون دستورا يحكم سائر تصرفاتهـــا الدولية • وجعلت من أهم شروطه أن تقتصر عضوية الهيئة على الدول المحبة للسلام •

تتشدق الدول الغربية باشراف دولى على ادارة القنـــاة يضمن الملاحة فيها • فما هو الباعث على اثارة « الاشراف الدولى » الان ؟ هل كانت شركة قناة السويس المنتهية تلتزم دوليا فى شأن من شئون الملاحة ؟ وهل كان لها من الاهلية القـــانونية والامكانيات ما تتعهد بمثل هذا الالتزام ؟

ان شركة القناة . كما أوضحت . كانت شخصا من أشخاص القانون الخاص . فليس لها أن تدخل فى أية علاقات دولية تتولد عنها التزامات خاصة . وكانت مصر صاحبة القناة هى التى لديها من الوسائل والامكانيات ما يمكنها من ممارسة سلطتها على مجراها المائى الذى يشق أراضيها ويلتقى بمياهها الاقليمية .

وبهذه المناسبة . أود أن أعود بالذكرى الى وقت التحضير لمعاهدة سنة ١٨٨٨ . عندما اجتمعت اللجنة الدولية فى لندن سنة ١٨٨٥ وقدم للبحث مشروع للحكومة الفرنسية للمادة الرابعة . بتأليف لجنة دولية تراقب تنفيذ المعاهدة المنتظرة . وقد أيدتها فيه الدول الاخرى .

غير أن انجلترا عارضت فكرة لجنة المراقبة . وارتأت :

« تفويض هذا الامر لحكومة الاقليم ـ أى الحكومة المصرية ـ » لان الموافقة على الاقتراح الفرنسى من شأنها على حد تعبير المندوب الانجليزى : « ايجاد سلطة ثالثة على شواطىء القناة بجانب الحكومة المصرية والشركة . وأنه لا داعى لتعديل النظام القائم الذى أثبتت التجارب كفايته منذ افتتاح القناة » .

وان كنت أعترض على ما تضمنه هذا القول من مجافاة للواقع بالنسبة لوصف شركة القناة بأنها سلطة خصوصا وان المندوب الانجليزى نفسه قد أقر فى هذه اللجنة بأنها شخص خاص . فقد أردت أن أستشهد فقط بموقف انجلترا من اقتراح المراقبة الدولية .

ثم ألحت الدول فى انشاء هذه المراقبة . بباعث خشيتها من أن يؤدى احتلال انجلترا لمصر . الى انفراد الدولة المحتلة وهى بريطانيا بميزات خاصة فى القناة . وبعد مفاوضات طويلة اتسمت بطابع الشد والجذب بين بريطانيا من جانب . وبين فرنسا ومن أيدها من الدول الاخرى من جانب اخر . انتهى الاقتراح على الصورة التى صيغت فيها المادة الثامنة من المعاهدة وهى :

« يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية وكلاء الدول الموقعة عليها المعتمدون بمصر . ويجتمعون عندكل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها . بناء على دعوة ثلاثة من بينهم وتحت رياسة عميدهم . لاجراء التحقيقات اللازمة . أو يحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذى يتبينونه حتى تتخذ هذه الحكومة التدابير التى تكفل حماية القناة وحرية استخدامها .

وعلى أى حال يجتمعون مرة فى السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة . وتعقد هذه الاجتماعات الاخيرة برياسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الامبراطورية العثمانية . ويجوز لمندوب خديوى أن يشترك أيضا فى الاجتماع ويرأسه فى حالة غياب المندوب العثمانى .

وعليهم بصفة خاصة أن يطلبوا الغاء كل عمل أو تفريق كل حشد . على أحد جانبى القناة يمكن أن يكون الغرض منه أو يؤدى الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة . »

ولئن كان هذا النص لا يفيد أن الحكومة المصرية ملتزمة باتباع رأى هذه اللجنة ، التى تعتبر فى الواقع لجنة استشارية ، وإن للحكومة أن تتخذ التدابير التى تراها هى مناسبة .

الا أن انجلترا قد حرصت على أن تضع تحفظا مبناه :

« يجب أن يكون مفهوما بصفة تامة أن المشروع المقترح . يعد فى نظر حكومة صاحبة الجلالة « البريطانية » بيانا للتدابير التى تقبلها الدول فيما بينها لتنظيم مركز القناة بصفة دائمة . ولكن لا تعد هذه التدابير واجبة التطبيق . بشكل يعرقل حقوق القوات البريطانية التى تحتل مصر . أو يعطل حريتها فى العمل الذى لا غنى عنه . لتقوم بمهمتها على وجه فعال فى الظروف الخاصة والمؤقتة القائمة الان » . وقد ألحق هذا التحفظ بالمعاهدة .

ولقد ظل التحفظ ساريا بعد سنة ١٨٨٨ الى أن تم التنازل عنه فى سنة ١٩٠٤ ٠ وفى هذه الفترة التى كان التحفظ فيها قائما ٠ توسعت انجلترا بما لها من نفوذ فى مصر ٠ فى الاستفادة منه ٠ حتى صارت الحال كأن معاهدة سنة ١٨٨٨ قد توقف نفاذها ٠

كما عملت انجلترا منذ البداية على وقف قيام الرقابة٠ فلم تعقد اللجنة المنصوص عليها فى المادة الثامنة فى يوم من الايام ٠

وفى سنة ١٩٠٤سويت الخلافات القائمة بين انجلترا وفرنسا٠ بمقتضى وفاق ٨ ابريل سنة ١٩٠٤ ٠ ونصت المادة الاولى منـــه على أن :

« الحكومة البريطانية لا تفكر فى تغيير الحالة السياسية فى مصر ٠ وأن فرنسا لن تعرقل تصرفات انجلترا فى هذا الاقليم ٠ سواء بطلب تحديد أجل الاحتلال ٠ أو بأى شكل اخر ٠ »

ونصت المادة السادسة من الوفاق على أن :

« ضمانا لحرية المرور بقناة السويس تعلن حكومة صـــاحب الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المبرمة فى اكتوبر سنة ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ ٠ »

وبهذا النص تنازلت بريطانيا عن التحفظ ٠ وقبلت سريان المعاهدة ٠

(راجع الدكتور عبد الله رشوان المرجع السابق ص ١٧٥) ٠

ومن ثم فيجب أن تعلم انجلترا ، أن وقف تنفيـــذ معـــاهدة سنة ١٨٨٨ ٠ انما يرجع الى عبثها هى بالمواثيق الدولية ٠ وأنه من اليوم الذى انكشح فيه ظلها من القناة المصرية ، وجلت قواتها عن أرض مصر الطيبة الى غير رجعة ٠ هو اليوم الذى تتمكن فيه مصر من الوفاء بالتزاماتها الدولية ٠ لا لان مصر ليست لديها القوة التى لانجلترا أو فرنسا ، اذ قد عبأت مصر أبناءها لامتشـــاق

الحسام والذود عن أراضيها والدفاع عن استقلالها • وانما لان مصر تنزل القانون الدولى العام المكان اللائق به من التقدير والاحترام • وان مصر تردد فى هذا الصدد ما قاله الدكتور كليفنز وزير خارجية هولندا ورئيس الجمعية العامة للامم المتحدة فى سنة ١٩٥٤ ، فى محاضرة ألقاها بجامعة برنستون بأمريكا ، ما نصه :

« ان القانون الدولى هو الهدف الوحيد والاداة المحايدة • التى يجدر بكافة الدول أن تستخدمها فى علاقاتها الدولية • وفضلا عن ذلك فهو أساس قوى الدعائم يمكن للدول أن ترسم عليه سياستها الدولية • ان كانت لهذه السياسة حقا أن تصبح جديرة بهذه التسمية •

وان القانون الدولى هو بحق الركاز الذى يؤكد تسوية الخلافات الدولية بالطرق السلمية • علاوة على أنه من العوامل الفعالة فى الاقلال من فرص الانتهازية والمهارة والدهاء السياسى • وهى صفات كان يتسم بها بعض الساسة ممن لا يحتكمون الى نصوص القانون الدولى فى الازمنة الغابرة •

وان للقانون الدولى أهمية خاصة للدول التى تتخذ موقفا دفاعيا على مسرح السياسة الدولية ، ومن ثم فهو درع قوى أو بالاحرى سلاح من أقوى أسلحة الدفاع » •

تأميم القناة
وأثره الاستراتيجي

للقائمقام أ.ح كمال عبد الحميد

معنى الاستراتيجية

كثر تداول هذا اللفظ عقب الحرب العالمية الثانية وأصبح محورا تطوف حوله الاحاديث والبحوث والدراسات والمفاوضات ٠ لما يشتمل عليه من الخصائص والمعانى التى تمزج بين السياسة والحرب ٠٠٠ والاقتصاد ٠٠٠ وكافة القوى المعنوية فى وعاء واحد يمكن تشبيهه بالجسد الانسانى الذى لا ينمو ولا يحيا الا بحياة ونمو كافة أعضائه ٠٠

فالحديث عن الكيان الاستراتيجى لدولة أو لمنطقة ما ٠٠٠ انما يعنى الحديث عن كافة الاعضاء والعناصر التى يتألف منها هذا الجسد الذى يحتاج الى قوة الايدى وسلامتها وحسن الافادة منها لتدافع عنه وتذود عن سلامته فهى بذلك تمثل القوى العسكرية بكافة عناصرها فى البر والبحر والجو والتى تتوقف على كفاءتها سيادة الدولة وأمنها ورخائها ٠

وكما يحتاج الجسد الى أعضاء وعناصر وملامح تميزه عن غيره ٠٠ وكما يحتاج أيضا الى عيون يرى بها ما يدور حوله ويقع أمامه وكحاجته الى أذن يسمع بها ويتابع همسات جيرانه من أصدقاء وأعداء ٠٠٠ وكحاجته الى لسان ينطق بحقه ويدافع بمنطقه ويتحدث به فى المحافل والمجتمعات ٠٠٠

كل هذه تمثل فى مجموعها الجهاز السياسى للدولة الذى يرى ويسمع ويفكر ويخطط معالم الطريق الذى تسير عليه أو تسلكه فى الخضم الدولى ٠

وكما يحتاج الجسد أيضا الى جهاز يغذى ويروى كافة أعضائه بأكاسير القوة والحياة فان الكيان الاستراتيجى يحتاج الى القدرة أو الطاقة الاقتصادية التى تمنحه كل أسباب القوة المادية التى

تعتمد عليها كفاءة القوة العسكرية والتى تزيد من كفاءة الجهاز السياسى واتساع المدى الذى يعمل فى ربوعه ٠

وكما يحتاج الجسد الى الروح التى تحركه ٠٠٠ وتبعث فيه الحياة والامل فان الكيان الاستراتيجى يحتاج الى القوى المعنوية العالية التى تلزم الاذكاء وانماء كل العناصر القوى المالية والسياسية والعسكرية والوصول بها الى الذروة مع ضمان حسن الافادة منها كلها على أفضل صورة ٠

فالحديث عن الاستراتيجية ٠٠٠ يعنى فى الواقع أحاديث متصلة مرتبطة بكل هذه العناصر مجتمعة ٠٠٠ ولن نتعرض فى هذا الحديث الى القيمة الاستراتيجية للقناة فى المحيط الدولى ٠٠٠ ولكن سنقتصر الان عن أثر التأميم من الناحية الاستراتيجية المحلية والاقليمية ٠ وان فى اهتمام العالم شرقه وغربه بموضوع التأميم لدليلا ماديا على الاهمية الخاصة لهذا المرفق وعلى الاثر البالغ الذى نتج عن التأميم وان من يتابع أنباء العالم فى هذا الشأن ليدرك حقيقة الوزن الاستراتيجى للقناة وقوة الدور الذى تستطيع أن تؤديه فى حقل الاستراتيجية العالمية ٠

وان حشد القوى العسكرية الغربية ٠٠٠ واجتماعات قادة وساسة الدول الكبرى واهتزاز الاسواق المالية العالمية ٠٠ والاهتمام البالغ الذى أبدته كل شعوب الارض حول هذا الموضوع انما يعنى حقيقة واحدة هى ان تأميم القناة سيغير كثيرا من نظم ووسائل التعامل الدولى بين الشعوب ٠٠ بل سيغير كثيرا من خطط توزيع مراكز النقل الاستراتيجية والقواعد العسكرية وعلى الاخص فى مناطق الشرق والبحر الابيض والشرق الاوسط وجنوب آسيا وشرق أوروبا ٠٠ كما ان التأميم سيتمخض عنه كثير من تطور شامل بين شعوب العالم القديم وعلى الاخص فى آسيا وافريقيا حيث صال الاستعمار بين ربوعهما طوال القرون الحالية، وسيكون لهذا التطور الشعوبى آثار مباشرة على النظم والاوضاع

السياسية فى كل أنحاء العالم وكذلك على الموازين الاقتصادية وأيضاً على كل مظاهر التعامل بين الدول ممـــا سيكون له أثره ونتائجه فى تعديل ملامح هذا العصر من كافة الوجوه ..

ففى الميدان العسكرى المحلى نرى أن أول ثورة أنبتها التـأميم هى قيام وخلق جيش التحرير الذى وجـــد لاول مرة فى تاريخ الشرق .. وبالرغم من المحن العسكرية التى سبق أن تعرضت لها مصر واجتازتها تارة وحدها وتارة مع غيرها الا أن قيام الشعب بأكمله ليعلن التعبئة العامة بنفسه دون أن ينتظر من الحكومة أن تدعو اليها أو تحثه عليها .. أقول .. ان قيام هذه التعبئـــة الشعبية بتلك الصورة انما يعنى بناء الجبهة الداخلية على أساس قوى متين يعيننا على الوقوف والصمود فى كافة الجبهـــات وفى كل الظروف .

لقد اشتركت مصر فى الحربين العالميتين كما اشـــتركت فى حرب فلسطين ومع ذلك فلم يوجد جيش شعبى يمثل القـــوة أو التنظيم أو الكفاءة التى نلمسها ونراها فى جيش التحرير .

كان التأميم اذن نقطة للتحول فى التـــاريخ العسكرى لمصر الحديثة .. لقد تضاعف جهدها .. وتضاعفت تبعا لذلك قدرتها وكفاءتها ووثبنا خطوات واسعة للامام فى هذا المضمار .. وما كنا لنصل اليها ما لم تقم بتلك الضجة الكبرى التى أثارها الغـــرب نتيجة للتأميم .. لقد اجتمع الشباب والشيوخ .. رجالا ونساء من جميع طبقات الشعب فى صعيد واحد وبشعور واحد ويعملون ويتدربون بنظام واحد .. من أجل هدف واحد ..

لقد كسبنا جبهتنا الداخلية .. وعملنا على تقويتها وتدعيمها .. وبقدر قوتها تقاس قوتنا فى باقى الميادين .. ولقد أصـــبحت الحرب الحديثة حربا شعوبية شاملة ولم تعد قاصرة على الصراع المادى بين القوات العسكرية فى ميادين القتال .. وأصـــبحت

مسئولية الحرب تتوقف نتائجها على ارادة الشعوب وصمودهـــا وتمسكها بالعقيدة التى تدافع وتقاتل من أجلها ، ولقد رأينا كثيرا من الدول فقدت سيادتها وكيانها بالرغم من انتصار قواتها المسلحة فى ميادين الحرب وكان ذلك بسبب تصدع جبهتها الداخلية وعدم قدرتها على الصمود أمام مطالب الحرب الحديثة ·· وان ما أثبته الشعب المصرى من نضوج ووعى في هـــذا المضمار ممـــا يبشر بمستقبلنا المرتقب ولقد كانت الا زمة التى خلقها الاستعمار بسبب التأميم هى الشرارة التى أضاءت لكافة الاحرار فى كل ربوع الارض طريق التحرير وطريق الاتحاد الايجابى الصحيح ··

فلم تجتمع شعو بالارض على قضية واحدة بالرغم من اختلاف المذاهب السياسية التى تدين بها وبالرغم من تباعد أراضيها أو تباين أهدافها فى الحياة ·· كما اجتمعت وراء مصر تشد من ازرها وتدافع معها ومن أجلها ·· ومن أجل الحق والحرية ··

فهذا التكتل العالمى الشعبى وراء مصر ضاعف من قدرتهـــا العسكرية ومنحها مزيدا من الثقة والامل ·· فى قضيتها وحقوقها فاشتد ساعدها وسارعت خطاها فى التدريب العسكرى والدفاع المدنى وتجاوب الشعب مع قادته وأصبح كل مواطن جنديا يدافع بقلبه لاول مرة عن أرضه وعن حقه وعن نفسه وعن مستـــقبله ومستقبل أولاده وأحفاده ·· ولم تكن لهذه الثورة الجارفة صورة مماثلة عندما خاضت مصر الحربين الماضيتين وعنـــدما خاضت معركة فلسطين اذ كانت هى تحارب فى ميادين متعددة والاستعمار وراءها وأمامها وحولها بالمرصاد ··

وهناك زاوية جديدة تمخض عنها التأميم بدأت مصر تعنى بها عناية خاصة وهى قوتها البحرية بصفة خاصـــة .. فمصر تملك شاطئين عظيمين على البحرين الابيض والاحمر وكانت هى دائمـا سيدة عصورها الماضية عند ما كانت تملك القوة البحرية الكافية التى تتكافأ مع التزامات موقعها الجغرافى على هذين البحـــرين

الواقعين فى قلب العالم القديم بين القارات الكبرى الثلاث آسـيا وافريقيا وأوروبا ٠٠ ولقد أدركت مصر حقيقة المزايا التى يتصف بها موقعها الاستراتيجى وما يحتاجه من قوة بحـــرية تكفل له السلامة والسيادة ٠٠ فعملت على النهوض بتلك القوة بقـــدر ما استطاعت ٠٠ والمقصود بالقوة البحرية ٠٠ هو قوة السفن من حيث عددها وعتادها وكذلك قوة أفرادها من حيث عددهم وخبرتهم وقدرتهم على الافادة بما لديهم من سلاح وعتاد ٠

ورأينا بعد التأميم كيف يحاول الغرب بكل وسائله الظـاهرة والخفية لتعطيل الملاحة فى القناة ليكشف عن عجز مصر فى ادارتها وفى افتقارها الى الخبرة البحرية اللازمة لضمان سير الملاحة حتى تخلق الفرصة التى تبرر للاستعمار اتخاذ أية تدابير بحجة التدخل من أجل سلامة القناة وصلاحيتها للملاحة الدولية ٠

ولولا أن مصر تداركت هذا كله واستعانت برصيدها من ضباط البحرية فى سد العجز فى المرشدين لما استطاعت أن تواجه هـذا الموقف الدقيق الذى كان ممكنا أن يتمخض عن مضاعفات خطيرة، فلقد أثبتنا للعالم أن مصر وحدها استطاعت ادارة القناة بالرغم من محاولات الغرب لتعطيل الملاحة والتأثير على المرشدين بالتوقف عن العمل سواء بالاستقالة أو بالامتناع عن العودة الى العمل عقب انتهاء أجازتهم وبالرغم من كافة وسائل الاغراء التى قدمتهـــا الشركة الملغاة ـ بمساعدة السلطات السياسية الفرنسية البريطانية ومع ذلك فقد كشف هذا الموقف الدقيق عن حقيقة ملموسة للجميـع وهى أن مصر يجب أن تضاعف جهودها فى الميدان البحرى ٠

وهذا يتطلب منها العناية بخلق جيل جديد يعيد لها سيادتهـا القديمة فى هذا الميدان ٠٠ فكان التأميم فرصة للانطلاق من أجل استكمال سيادتنا البحرية ٠٠ فمصر بالرغم من كل ما حشده الغرب من أساطيل وقوات جوية وبحرية استطاعت تأمين شواطئها وتأمين الملاحة فنيا وعسكريا ٠ ولكنها مع كل هذا لم تقنع بهذا

المستوى من الكفاءة البحرية بل عملت وستعمل من أجل تحقيق المزيد من هذه الكفاءة بصورها المادية والفنية والمعنوية ..

ويمكننا القول ان مصر قد أصبحت منذ ٢٦ يوليه الماضى دولة بحرية لها شأنها ولها خطرها ولها وزنها فلقد كان التأميم وسيلة لان تعرف هذه الحقيقة ولان يلمسها العالم كله وعلى الاخص تلك الدول التى كانت ولا تزال تحشد مزيدا من أساطيلها حول منطقة القناة .. ولقد اعترف المؤتمرون فى لندن بالرغم مما انطوت عليه صدورهم من عناد ونوايا وخطط للضغط على مصر .. أقول لقد اعترف هؤلاء جميعا بأن مصر يجب أن يكون لها شأن فى تكييف وضمان الملاحة الدولية التي ترتبط بها بل تتوقف عليها حيـــاة أوروبا الغربية بصفة خاصة فان اعتراف الغرب بحقيقـــة الدور المرتقب من مصر فى هذا الشأن يعتبر وحده دليلا على ما يجب أن تكون عليه القوة والكفاءة البحرية المصرية سواء فى أسطولها أو فى رصيدها من الاخصائيين البحريين الذين يعملـــون فى الاسطول التجارى أو حتى فى الكشافة البحرية الذين يعتبرون بمثابة الخط الثانى أو الاحتياطى .. وبالفعل بدأت مصر تنسج لنفسها ثوبا جديدا فى هذا المضمار وستكون قوتها البحرية وسيلة وادارة مباشرة تعمل من أجل تأمين الملاحة الدولية ضد أى محاولة وأداة مباشرة تعمل من أجل تأمين الملاحة الدولية ضد أى محاولة تستهدف تعطيلها .. وأيضا من أجل السلام المحـــلى فى ربوع الشرق الاوسط وفى شرق البحر الابيض .. وستتعدل تبعا لذلك خطط الاستعمار والاستغلال التى كان قد أعدها لتطـــويق مصر خاصة والقارة الافريقية عامة باعتبارها قارة الاستغلال والاستعمار بعد أن تصدع كيان الاستعمار فى القارة الاسيوية منذ عام ١٩٤٥ وهكذا رأينا بعث مجدنا البحرى بمثابة المولود الثانى الذى أنجبه التأميم بجانب قيام جيش التحرير .

ومن ناحية الامن الداخلى .. والسلامة العسكرية للبلاد كان التأميم تطهيرا حقيقيا لما خلقته الشركة القـــديمة من جهاز كامل

للتجسس على أنباء مصر ورصد كافة امكانياتها وقدرتهـــا أولا بأول ٠٠ فقد كانت الشركة كما وصفها الرئيس جمال عبد الناصر دولة داخل البلاد ٠٠ فكانت ترقب شئوننا وتسجل كل حركاتنا وتعلم بكافة خططنا ونوايانا بحكم قيامها واشرافها على مجريات الامور الداخلية فى بلادنا ومعلوم ان تلك الشركة كانت تخضـع مباشرة فى ادارتها وسياستها لفرنسا وبريطانيا وأمريكا ٠٠ وهى نفس الدول الثلاث التى كانت أول من اعترف باسرائيـــل وهى التى أصدرت من أجل سلامة تلك الدولة التصريح الثـــلاثى المعروف ٠٠ ولما كانت مصر من الناحية الرسمية فى حالة حرب مع اسرائيل فكان ضروريا اذن أن تظل كل المعلومات والبيـانات والاحصائيات عن قدرة مصر الاقتصادية والعسكرية بعيـــدة عن متناول اسرائيل ولقد رأينا أكثر من مرة كيف كانت تتسرب كل هذه المعلومات عن طريق الشركة القديمة الى اسرائيل بصــورة مباشرة أو عن طريق عملائها فى لندن وباريس ونيويورك ٠

اذن كان تأميم مصر لشركة القناة أمرا ضروريا لســلامة البلاد العسكرية وأمنها الداخلى وبذلك أغلق المنفذ الوحيد الذى كانت تستمد منه اسرائيل كل حاجتها من أنباء مصر ٠٠ أقول ان التأميم أحكم صمام الامن وكان وسيلة من أجل سلامة الجهـاز العسكرى والاقتصادى والسياسى للدولة وبمعنى آخر فقد كان وسيلة لتقوية الكيان الاستراتيجى للدولة سواء فى محيطها الخــــاص أو فى محيطها الاقليمى العام ٠٠

وأيضا فان من يتتبع حركة الملاحة فى القناة بما يمر فيها من خامات الشرق الى الغرب وكذلك من منتجات الغرب الى الشرق ٠٠ يستطيع أن يقف على أدق صورة ممكنة للحركة الاقتصادية التى يتبادلها الشرق والغرب والتى تكشف عن الاتجاهات العامة فى سياسة الانتاج والاستهلاك التى يترتب عليها ويرتبط بهـــا الميزان السياسى والعسكرى الدولى ٠

وان مصر وقد أممت شركة القناة تستطيع بحكم وضعها الجديد أن ترسم لنفسها الطريق الصحيح فى تحديد خطتها الاقتصادية والسياسية والعسكرية على ضوء ما يتطور اليه العالم من واقع البيانات التى تستقى من المناهل الحقيقية التى تأتيها عن طريق مراقبة وتأمين الملاحة العالمية عبر القناة وان هـــذه الحقيقة التى تدركها كل الدول مما توجب عليها جميعـــا أن تكسب مصر وأن تؤيدها فى اتخاذ الحياد وسيلة لخدمة الجميع فان مصلحة الملاحة الدولية وأمنها يقتضيان أن تعمل كل الدول من أجل بقاء مصر بعيدة عن أى نزاع دولى وذلك لانها بصفتها الجديدة وبوضعهـا الجديد تستطيع أن تعرف كل النوايا المستورة للدول من مراقبة حركات التصدير والاستيراد فهى بذلك كاتمة لاسرار هذه الدول صاحبة الشأن ، فلو فرض وان مصر قحمتها الظروف للتحيـــز لجانب ما فان ذلك لن يساعد على تأمين السلام العالمى •

اذن لقد أصبحت حقيقة الحياد الذى دعت اليه مصر سواء فى باندونج وبريونى وسيلة لخدمة الشرق والغرب بقدر ما هو خادم لسلامة مصر وما حولها ، فتأميم القناة أضحى بمثابة « مخفف الصدمة » التى كان مقدرا لها أن تقع فى أى وقت اذا تعارضت مصلحة الشرق مع مصلحة الغرب •• فلو ظلت القناة تحت اشراف شركتها القديمة لكان ذلك سببا فى تدخل القوى المعادية لفرنسا وبريطانيا وأمريكا (باعتبارهما القوى التى كانت تســـيطر على الشركة القديمة) وان مثل هذا التدخل سيكون وسيلة مبـاشرة لضاعفة الاخطار وتعدد الاحتمالات التى قد يكون منشأنها الخروج بالقناة عن حيدتها كما حدث خلال الحربين العالميتين عندما اقتصر مجال خدماتها فقط على جانب الحلفاء الامر الذى ترتب عليه خلق جبهة جديدة فى الشرق الاوسط من جانب الالمان من أجل ابعاد السيطرة الاحتكارية لفرنسا وبريطانيا على القناة ، فتأميم مصر للشركة قد حقق وجدد الامل فى أن يكون الحياد مكفولا وحـرية الملاحة مضمونة وفى ذلك تخفيف للتـــوتر العسكرى الذى كان

يحتمل أن يقوم ان لم تؤمم شركة القناة • ولما كانت الحرب ••
مهما كانت أسبابها •• ميدانا يتسع أتونه لكل الشعوب فكان الامر
ضروريا أن تقف مصر على ما يدور حولها وما ينقل عبر أراضيها
ومياهها م نمواد وعتاد ورجال حتى تستطيع أن تؤمن نفسهـــا
أولا وتؤمن القناة ثانيا وبذلك تستطيع أن تؤمن السلام حولها ••
وبالتأميم أضحى وسيلة لسلامتنا العسكرية ما كنا ندركهـــا أو
نبلغها بدونه •

وفى الميدان السياسى •• وهو الدعامة الثانية التى يقوم عليهـــا
الكيان الاستراتيجى للدولة فان مصر كسبت بالتأميم كسبا محليا
واقليميا وعالميا أعجز الغرب بقادته وساسته وتكتلاته عن الوقوف
وحده أمامها فصارت الدول الغربية تتلمس الوسائل ذات الصفة
الدولية لتأخذها ذريعة تحقق من ورائها أهدافها الاستعمـــارية
وتصون بها ما بقى لها من أنفة وكبرياء •

لقد تعجلت بريطانيا وفرنسا بمسلكهما العدوانى وبما اتخذته
كل منهما من اجراءات عسكرية وتدابير اقتصـــادية وخصومة
سياسية ، ولمـــا تنكر العالم الحر لهذا المسلك وثبت أن مصر لن
تكون وحدها فى خضم هذه المعركة الفريدة الجديدة •• حاولت
كل من الدولتين دفع هذا الموضوع الى الحظيرة الدولية بالطريقة
التى يؤملان من ورائها تحقيق أملهم المفقود •

وكان التجاؤها الى عقد مؤتمر لندن يعتبر اعترافا ضمنيا مباشرا
بعجزهما وفشلهما فى اتخاذ قرار ما وكان أيضا تسجيلا واقعيـــا
لفشلهما فى الافادة بما اتخذته كل منهما من تدابير مختلفة وبما
حشدته الدولتان من قوات •

لقد كانت مصر فى كفة والمؤتمر الثلاثى وبعده مؤتمر لندن فى
كفة ، وخرجت مصر وحدها ظافرة اذ لمست تأييد العالم لها فكان
التأميم أول تجربة دولية تمارسها كتلة باندونج فى المحيط الدولى
وكان تأييد الدول التى اشتركت فى هذا المؤتمر ـ باســـــتثناء

باكستان ـ تجربة واقعية ايجابية أظهرت للعالم معانى كثيرة عن التفاهم والتعاون بين الشعوب والحكومات الداعية للسلام والمكافحة من أجل حرية تقرير المصير ٠٠ فعاد الامل للعالم بعد أن كاد يضيع فى حلبة هيئة الامم المتحدة التى فشلت للان فى كل قضية تبنتها مما أضعف الثقة فيها والامل عليها فكان موقف مصر فرصة لنجاحها السياسى واستغلال فرصة التأميم لتطبيق وممارسة المبادىء التى دعت اليها بلسان جمال عبد الناصر فى باندونج منذ عام ٠٠ أقول كان هذا فرصة لان تزداد مكانة مصر السياسية علوا ووزنا بعد أن كان ينظر لها كدولة افريقية أو كدولة عربية متخلفة وبذلك تغيرت نظرة العالم الى مصر خاصة والى الامة العربية عامة ، وعرفوا أن العملاق بدأ يصحو ويتحرك وان لا بد له من أن يسترد كل حقوقه ٠٠ فكان هذا النصر السياسى الذى أنجبه التأميم أملا تحقق ما كنا ندركه بدون ما فعله جمال عبد الناصر فى ٢٦ يوليه الماضى ٠ كان التأميم نصرا ـ ليس لمصر وحدها ـ بل لكل الدول الاسيوية الافريقية ٠٠ وكان ضربة للاستعمار فى كل مكان وبدأت الدنيا تلمس وترى وترقب حقيقة قيام الكتلة الثالثة ٠٠ كتلة الشعوب الاسيوية والافريقية التى كانت حتى قبل التأميم ميدانا يتقاسمه الشرق والغرب فى النفوذ والاحتكار ، لقد كان التأميم الفرصة المادية لقيام الكتلة الثالثة الداعية الى السلام والى التعايش السلمى ٠٠ وهكذا ازداد أمل دعاة السلام فى قيام السلام بقيادة هذه الكتلة التى أثبتت وجودها وقوتها بمناسبة التأميم وكسبت مصر بذلك زعامة بسياسة عالمية حتى بين انصار الغرب ، اذا ظهرت آثار هذه الفلسفة الجديدة ، فلسفة مصر من أجل السلام فى قلب بريطانيا ـ وفرنسا وغرب أوروبا حيث قامت المعارضة الشعبية تناهض المؤتمرين فى لندن ٠٠

وكان التأميم أيضا صدعا لحلف الاطلنطى وامتداده ، فى حلف البلقان ٠٠ لقد رفضت اليونان حضور المؤتمر ٠٠ واحتجت يوغوسلافيا لعدم دعوتها ، واختلفت أمريكا مع فرنسا وبريطانيا

من أجل مبدأ استخدام القوة ‥ ولاول مرة ينال هذا الحلف مثل هذا الوهن منذ قيامه ‥

ولقد كان التأميم صدعا آخر فى حلف بغداد الذى اشتركت فيه العراق وتحررت أخيرا من قيودها فى هذا الحلف ‥ فكانت عروبتها قبل عضويتها فى الحلف ‥ وأعلنت تأييدها لمصر حكومة وشعبا وهكذا ضاعت على بريطانيا فرصة استكمال تطويق مصر وحصارها بهذا الحلف الذى اهتز فى عنف بسبب التأميم الذى دفع بريطانيا الى أن ترسل قواتها الى قبرص لكى ترمم ما سببه التأميم من الانهيار السـياسى والعسكرى والمعنـوى فى الشرق الاوسط ‥

وهناك معنى بعيد وراء ذلك أيضا وهو أن التأميم كان لطمـة كبرى لمبدأ سياسة الاحلاف وسياسة الاحتكار التى أراد بهـا الغرب أن يقيمها كوسيلة للابقاء على سيطرته على أغنى وأخطـر منطقة فى العالم ‥ فلقد أثبتت مصر بسياستها الخاصة انهـا وحدها تستطيع بعقيدتها وأمانيها أن تحطم جبروت الطغاة حتى ولو كانوا من الدول الكبرى فكان تأميم القناة مثلا ناطقا أعجز المستعمرين عن اتخاذ أى شيء بعد أن لمسوا الصدى الكبير الذى رددته جنبات العالم تبارك مصر وتؤيدها ‥ وهكذا كسبت مصر أنصارا ودعاة لفلسفتها السياسية الجديدة التى قامت تنـاهض سياسة الاحلاف ‥

لقد رأينا أيضا كيف اجتمعت الامة العربية لاول مرة منذ القرن الثانى عشر — على أمر واحد ‥ لقد تجاوبت مراكش غربا مـع العراق شرقا من أجل مصر ، وكان هذا التوفيق أعظم مما حققتـه معركة فلسطين ‥ بل لقد تجاوبت شعوب العالم بصورة لم يكن ميسورا تحقيقها بتلك السرعة قبل تأميم القنـاة وهكذا كسبت مصر هذا الرصيد فى الميدان السياسى بأسرع وسيلة وبأقـوى عقيـدة ٠

وفى المحيط الاقتصادى وهو الركن الثـــالث من دعامات استراتيجية نرى ان القناة تتميز بكونها اداة انتـاج ومرفـق خدمات فى نفس الوقت .. ومعلوم مدى الفائدة المـــادية التى ستجنيها البلاد من تأميم ادارتها ومدى الفائدة التى سيستثمر فيها هذا الايراد المتزايد من حصيلة ورسوم المرور فيها ، وان هذا الايراد الجديد سيضاعف من قوتنا الاقتصادية وخاصـة فى رصيد العملات الصعبة التى ستعيننا على بناء اقتصادنا القومى بدون حاجة الى التضييق أو الى الالتجاء الى الغير وان ما سيتوفر لنا من المادة المكسبية ستعيننا على تنفيذ مشروعاتنا الاقتصـــادية الاخرى ، ولعل أهمها مشروع السد العـــالى ، وكما قال الرئيس جمال عبد الناصر أننا أصبحنا نستطيع أن نعتمد على أنفســـنا فى بنائه وبذلك نحقق صورة كاملة لاســـتقلالنا الاقتصـــادى والسياسى معا . ومن ناحية أخرى .. فان التأميم سيتيح الفرصة لخلق جيل جديد ضخم من ذوى الكفايات المهنية والفنية الذين سيعدون من الان لادارة هذا المرفق . وسيترتب على مثل هـــذا التأهيل خلق وعى جديد بين المتعلمين والعمال على السواء من شأنه أن يؤثر على الميادين الانتاجية الاخرى التى ستسير جنبا الى جنب مع تأميم القناة فبزيادة عدد الفنيين والاخصائيين ستزداد طاقة البلاد الانتاجية والفكرية والاجتماعية وفى هذا مضاعفة مباشرة لقدرتها المادية وان التأميم فى حد ذاته سيفتح ميادين أخرى فى شئون الهندسة . والملاحة والادارة والصيانة وان اطراد التوسع فى استخدام وصيانة القناة سيصحبه توسع مباشر ممـــاثل فى استغلال الكفاءات وتدريبها مما سيرفع من مستوى البلاد الصناعى والفنى وبالتالى فى مستوى انتاجها الخاص والعام .

كما أن هناك صناعات جانبية ثانوية ستخلق لتلبية احتياجات ادارة هذا المرفق وصيانته ، وهكذا نرى أثرا جديدا فى الحقل الصناعى سينمو ويكون له دور خاص فى رفع مستوى المعيشـة وفى دفع عجلة الانتاج قدما الى الامام .

وأما من ناحية القناة باعتبارها مرفقا للخدمات والنقل الدولى فان مصر ستجنى كثيرا من النواحى الادبية والمادية بما ستحققه المنتفعة بالقناة بالتالى سيتدعم مركزها الاقتصادى على أســـاس من علاقات وطيدة وبما ستؤديه من خدمات منوعة لكافة الدول تبادل الخدمات والمنافع بجانب ما ستحققه من نفع سياسى ..

والحديث فى الناحية الاقتصادية طويل متشعب واترك فرصة الافاضة فيه لزميلى الدكتور عبد الرازق الذى سنيحدثنا عن هذا البيان بالتفصيل .

ومن الناحية المعنوية فيكفى أن أقول بأن كسب مصر لتأييـــد العالم لها فيه الكفاية وفيه الدليل الذى لا يقبل الشك بأن تأميم القناة كان فرصة تنفس فيها العالم لاظهار شعوره ورأيه وعقيدته حول ما دعت اليه مصر من أجل السلام . وما ضربته من المثــــل العليا فى الجرأة من أجل الحق والحرية والعقيدة الواعية . ولقد أجمعت البلاد وأجمعت الامة العربية وأجمع الاحرار فى كل مكان على تأييد مصر ... فازدادت ثقتنا بأنفسنا وبالرئيس جمال عبد الناصر الذى انتزع احترام الغرب رغم أنوفهـــم والذى أثبت أن الاستعمار لم يعد له مكان يعيش فيه بالشرق والذى أثبت امكان قيام الميعاد والتعايش السلمى والذى كشف عن النيات المستورة التى حجبتها عن أعين الكثيرين سياسة الغرب المقنعة .

هذا عرض سريع لما حققه التأميم من أجل تدعيم كيان مصـــر الاستراتيجى فى المحيط المحلى والاقليمى وبالتالى سيكون له شأنه وخطره فى الاستراتيجية العالمية ... وستكون مصر أداة ايجابية فى تكييف وتخطيط مستقبل العالم .. فلم تعد قاصرة ولم تعد تقف وحدها فى الميدان .

تأميم القناة

وتجميد الأرصدة

الدكتور عبد الرزاق حسن

هل سمعت أيها القارىء بمدين يبلغ به الجرأة فيثير الشك حول المركز المالى لدائنه ؟ انها بريطانيا التى ادعت اننا لا نستطيع تمويل السد العالى وتسوية ما يمكن أن نقترضه من الخارج فى الوقت الذى بلغ ما عليها لنا ١١٣ مليون جنيه أو ٨٣ ٪ مما يحتاجه تمويل ذلك المشروع من أموال أجنبية ٠

وهل سمعت بدولة تنادى بالعطف على الشعوب المتخلفة وتثير الدعاية حول ما تدفعه من معونات لا تبغى بها غير وجه الحرية وفى نفس الوقت تحتجز ما قد يكون لتلك الشعوب من أموال لديها ؟ انها الولايات المتحدة التى جمدت بدون وجه حق ما قيمته ٦٠ مليون دولارا أو ٢١ مليون جنيه احتفظنا بها وديعة لديها لوقت الحاجة ولدفع قيمة ما قد نشتريه منها ومن غيرها لا لشىء ولكن لاننا لم نقبل شروط اقراضها لنا وأممنا شركة قناة السويس ٠

وهل سمعت بدولة تنادى بالويل والثبور وعظائم الامور واذا جد الجد لا تجد طريقا غير الهروب والتسليم ؟ انها فرنسا التى تهددنا بتجهيزآتها وأساطيلها وتنسى كيف داستها جحافل الالمان وكيف انهارت أمام الوطنيين فى الهند الصينية وكيف انها لا تقوى على الصمود أمام هجمات الاحرار فى شمال أفريقيا ٠

تمويل السد العالى :

وليمكننا أن ندرك الوضع الحقيقى للمسألة التى نواجهها٠ علينا أن نرجع قليلا الى الوراء فلم يكن التصريح الانجلو أمريكى فى ١٩ يوليو الماضى واعلان البنك الدولى بعد ذلك سحب العرض الخاص

بتمويل السد العالى الا هجوما صريحا مرتبا على الاقتصاد المصرى ونظام الحكم فى البلاد يهدف الى زعزعة الثقة واثارة الشكوك حول مستقبلنا الاقتصادى والسياسى ٠

ولم يكن هذا التطور الاخير فى علاقاتنا مع الغرب بالامر المستغرب على من يدرك ألاعيب الغرب ودسائسه لا سيما بعد أن رفضنا الاعتراف بالوضع القائم فى فلسطين المحتلة وبعد أن تمسكنا بعدم التورط فى الاحلاف العسكرية أو السماح بالتدخل الاجنبى فى توجيه اقتصادنا ٠

كان يهم الغرب أن نظل دولة متخلفة لا حول لها ولا قوة تستخدم مواردها كما سبق أن استخدمت لتمويل حروبه وتوسعاته وتضخيم ثرواته وكبت حرية الشعوب التى قد تثور ضده ٠ فلم يكن ينظر بارتياح الى اتجاهنا نحو الصناعة وأتباعنا سياسة استقلالية تهدف الى بناء ما خربه الاستعمار وأعوانه من جهازها الاقتصادى لان ذلك سينعكس على حياتنا فنكون أكثر اصرارا على حريتنا كما سيكون له رد فعل على الشعوب الاخرى التى مرت وتمر بنفس المحن التى مررنا بها ٠

أوهمنا الغرب أنه على استعداد للعمل على تنمية مشروعاتنا لو استصدرنا من القوانين ما يسهل المجىء لرؤوس الاموال الاجنبية وخففنا عنها أعباء الضرائب ويسرنا لها ولارباحها الخروج من البلاد ٠ وكان البعض منا يصدق ذلك فاستصدرنا القانون سنة ١٩٥٣ ولكن لم يجئنا من الفيض الموعود غير ٧٠٠ ألف جنيه سنة ١٩٥٤ و٩٠٠ ألف جنيه سنة ١٩٥٥ أو أقل من ١٥٪ من مجموع الاستثمارات الخاصة فى السنتين ٠

وفى نفس الوقت الذى قامت فيه الدعوة لاستثمار رؤوس الاموال فى البلاد المتخلفة اقتصاديا أصدرت الولايات المتحدة قانونا يؤمن أصحاب الاموال الامريكية ضد اخطار الاستثمار فى الخارج ومنها التأميم مقابل مبلغ بسيط وبالتالى لتتمكن

الولايات المتحدة من التدخل اذا ما حدث ما رأته مزعجا لاصحاب الاموال .

ولم تنتظر الحكومة بعد استصدار قانون تشجيع رؤوس الاموال الاجنبية بل عمدت من جهتها الى تخصيص جزء طيب من مواردها لتنمية الصناعة والى دراسة مختلف المشروعات الانتاجية الواجبة التنفيذ . فبدأت باقامة مشروعات الحديد والصلب والاسمنت وعربات السكك الحديدية .. الخ وعرضت على البنك الدولى معاونتها فى اقامة السد العالى الذى قدرت تكاليفه بحوالى ٤٦٠ مليون جنيه نحتاج منها الى أموال أجنبية قدرها ١٣٦ مليون جنيه فى مدة تتراوح بين ١٢ و١٦ سنة .

وظن المحور الانجلو أمريكى أنه يمكن ان يستغل اهتمام الحكومة واصرارها على اقامة مشروع السد العالى بأن يعرض المعاونة فى تمويله والتأثير على البنك الدولى فى ذلك مقابل انضوائنا تحت لوائه وعدم معارضتنا لمشروعاته العسكرية والاقتصادية فى العالم عامة وفى الشرق الاوسط خاصة . وهلل الاذناب وكبروا حين عرضت الولايات المتحدة تقديم معونة قدرها ٥٤ مليون دولار وبريطانيا ١٦ مليون أخرى وكادت تضيع الحقيقة لبعض الصحف المأجورة والعناوين الضخمة ان تنسى ان بريطانيا التى تعرض المعونة ما زالت تحرمنا من استعمال أرصدتنا التى كوناها من قوتنا وبعرقنا فى أثناء الحرب الا فى حدود ضيقة وهى الت حالت بيننا وبين التقدم الاقتصادى طيلة مدة احتلالها لنا .

وان الولايات المتحدة التى تعرض علينا المساعدة هى التى عملت على تشريد أهل فلسطين واقامة جسر لها فى صميم البلاد العربية رغم ارادة أهله وانها تدفع مبالغ سنوية لتقوية هذا الجسر تتراوح بين ٥٠ الى ٧٠ مليون دولار هذا بالاضافة الى ما عاونت على دفعه وجمعه من مختلف المصادر ويقدر بما لا يقل عن ٧٠٠٠ مليون دولار لتجعل من اسرائيل شوكة تقض مضجع العالم العربى . وانكشف أمر الغرب ونواياه عند عرض

البنك الدولى لشروطه لاقراضنا ٢٠٠ مليون دولار أو أقل من ٧٠ مليون جنيه تلك الشروط التى لم يكن لحكومة وطنية أن تقبلها بأى حال لما تتضمنه من تدخل صريح فى شئوننا وتوجيه لاقتصادنا وتأثير فى سياستنا وحتى يدرك الانسان خطورة هذه الشروط دعونى ألخصها فى وضعها النهائى بعد أن حذف منها شرط وجود نوع من الحكم فى البلاد .

١ - قبول المعونة الانجلو أمريكية أى أنه اذا اختلفنا مع أى من الدولتين مما يترتب عليه رفض المعونة أو عدم منحها وهو ما حصل فعلا فان البنك الدولى يسحب عرضه فكأن البنك الذى توهمنا أنه هيئة مستقلة يشترط علينا قبول وصاية أنجلو أمريكية .

٢ - أن يكون القرض فى المرحلة الثانية من قيام المشروع أى بعد خمس سنوات وبالتالى بعد أن يكون قد تأكد أننا قمنا بالدور الذى يتطلبه منا المحور الانجلو أمريكى ويكون قد رضى عنا .

٣ - ضرورة تفاهم البنك الدولى والحكومة المصرية من وقت الى آخر على برنامج الاستثمار وهو ما يؤدى الى الرقابة على مشروعاتنا وبالتالى يعطى البنك لنفسه الحق فى أن يحاسبنا ويراجعنا فيما يمكن أن نقوم من مشروعات نشعر بحاجتنا الاقتصادية اليها .

٤ - وجود تأكيدات خاصة بمنع التضخم ومركز ميزان المدفوعات ويهم البنك هنا ألا تشغل الحكومة نفسها بمشروعات صناعية أو بتقوية الجيش مثلا حتى لا يتأثر مركزها الاقتصادى.

وكل حكومة يهمها سلامة المركز الاقتصادى لبلادها وهى لا تجازف بوجود عجز مستمر فى ميزان مدفوعاتها الا اذا كانت تحتفظ بأرصدة كافية من العملات الاجنبية أو اذا كانت تضمن حصولها على قروض من الخارج لسد هذا العجز وهى تكافح

التضخم لانه يحد من النمو الاقتصادى ويخل بالتوازن العام فى البلاد فهذه المسائل من اختصاص الحكومة وليست فى حاجة الى تنمية من البنك الدولى اليها ٠

٥ ـ ضرورة وجود سياسة زراعية متوازنة وتقليل الاهتمام بالقطن وزيادة الاهتمام بانتاج المواد الغذائية وهو أمر يهـــم زراع القطن الامريكيين الذين يسىء اليهم وجود منافس خطير لقطنهم بالاضافة الى كون القطن وسيلتنا فى التنفس وحصولنا على العملات الاجنبية ٠

وهو الذى يلعب الان الدور الهام فى حصولنا على حاجتنا من السلع الرأسمالية والمواد الحربية ٠

٦ ـ لا يرى البنك الدولى منح القروض مرة واحدة وانما على أجزاء لتغطية أقسام من المشروع مع تقدم عمليـــات الانشـــاء وبالتالى لتكون رقابة واضحة وحتى يحول بيننا وبين استعمال بعض أجزاء القرض كلما ظن أن سياسة الحكومة الاقتصـــادية لا توافقه ٠

٧ ـ ضرورة طرح عمليات المشروع فى السوق الدولية وقبول أقل العطاات سعرا وهو يهدف من ذلك الى منع الحكومة من تنفيذ أى جزء من المشروع عن طريق الممارسة وهى الطريقة التى تفضلها دول الاقتصاد الموجه ٠

ولها ميزتها بالنسبة لنا لانها تمكننا من مقايضـــــة بعض منتجاتنـــا مقابل اقامة أجـــزاء من السد ٠ وهذه المنتجات قد يكون من السهل تصريفها فى البلاد التى يمكن أن يرسو عليها العطاء ٠

٨ ـ ضرورة ضبط المصروفات العامة للدولة مع الموارد المالية التى يمكن تعبئتها وما معناه الرقابة المالية للبنك الدولى على جهاز الدولة ٠

٩ ـ ضرورة التفاهم مقدما مع البنك قبل قيام الحكومة بعقد أى قروض أو أى اتفاق دفع مما يخشى أن يؤثر فى حقوق البنك

الدولى • وهو شرط أن قبل بالنسبة للافراد لا يصح أن يقبل بالنسبة للحكومة التى لها حق على أموال أفرادها وليس من الصعب عليها مقابلة التزاماتها ولم يحدث فى تاريخنا الحديث أن امتنعنا عن تسديد دين من ديوننا للخارج وهو طلب غريب لا سيما اذا كانت قيمة القرض ضئيلة بالنسبة الى موارد البلاد •

١٠ ـ ضرورة حل مشكلة توزيع المياه مع السودان وبالتالى التدخل بين مصر وشقيقتها السودان فى مسألة هى من صميم سيادتها لا سيما وان السودان لم تقدم شكوى للبنك الدولى أيضا ويبدو أنه لو كان قد تأخر عرض المشروع بعض الشىء لطالبنا البنك الدولى أيضا بأخذ رأى الحبشة وأوغندا وهو ما أشار اليه البيان الانجلو أمريكى •

ولست فى حاجة الى دحض افتراءات المحور الانجلو أمريكى وتشويهه لمركزنا الاقتصادى ويكفى أن نذكر ان مصر اقتطعت من مواردها فى أثناء الحرب حوالى ١٥ ٪ من دخلها القومى لتمون جيوش الحلفاء • وحتى اذا لم نأخذ فى الحسبان ارتفاع الاسعار فى العالم الان بشكل كبير عنها وقتذاك فان مجموع الارصدة التى تكونت لنا أثناء الحرب تقدر بنفس المبلغ المطلوب لتمويل العشر سنوات القادمة عنه وقت الحرب فان عبء تمويل السد العالى لم يكن ليزيد على نصف العبء الذى تكونت به الارصدة الاسترلينية وأكثر من هذا فانه فى الوقت الذى شن فيه المحور الانجلو أمريكى الحرب على اقتصادنا كان لنا فيه من الاموال ما يعادل جميع احتياجاتنا من العملات الاجنبية لتمويل السد •

بل ان أرباح شركة قناة السويس وحدها يمكن أن يغطى احتياجاتنا من العملات الاجنبية فى المدة اللازمة لاقامة السد ، هذا بعد دفع جميع التعويضات اللازمة للمساهمين فيها •

وكان من الطبيعى أن يرد السيد الرئيس الطعنة التى وجهت الينا فأمم قناة السويس وكان لهذه الخطوة الحازمة صداها قابلها الاستعمار بالوجوم والتهديد • وقابلتها الشعوب المتعطشة الى مزيد من الحرية وبالتهليل والاكبار ولست فى حاجة الى أن أصف شعورى وكيف أنادى من طويل بخطورة الارتباط بالعجلة الانجلو أمريكية التى يتندى بماضيها الجبين وعدم منطقية استجداء بريطانيا الافراج عن أرصدتنا ولها أموال فى بلادنا تنمو وتتزايد •

حقنا الطبيعى فى التأميم

قابلت بريطانيا وفرنسا تأميم القناة باحتجاج رفضت الحكومة تسلمه ونظمتا مؤتمرا فى لندن حضره اثنا وعشرون دولة لم تقبل الحكومة أن تكون مجرد مدعوة اليه وهى صاحبة الشأن الاول وقد فعلت ذلك مستوحية ارادة الشعب وقد جاء بالاحتجاج المرفوض•

١ ـ ان الحكومة المصرية أصدرت قانونا يهدف الى تأميم شركة قناة السويس •

٢ ـ ان الحكومة البريطانية تعتبر هذا العمل تعسفيا وانتهاكا خطيرا للملاحة فى مجرى مائى ذى أهمية دولية حيوية •

٣ ـ وانها تحتفظ بجميع حقوقها وحقوق رعاياها كما أقرتها الاتفاقية القائمة •

٤ ـ وان مسئولية نتائج هذا العمل تقع على كاهل الحكومة المصرية •

ولم تكتف الحكومتان بذلك بل لجأتا الى تجميد ما لديهما من حسابات مصرية وحسابات باسم شركة قناة السويس ولم يسمحا بالسحب عليها الا بموافقة سابقة من رقابتها المالية •

. وتبعت أمريكا الدولتين فجمدت ما لديها من حسابات الحكومة المصرية أو شركة القناة مع ان حسابات الحكومة المصرية أو شركة القناة مع ان ما يملكه رعاياها من أسهم الشركة لا تزيد قيمته على أحسن تقدير على نصف مليون من الجنيهات• والاحتجاج الانجليزى الفرنسى على عملة التأميم مرفوض من أساسه فهو من أعمـــال السيادة تزاوله الحكومة كلما وجدت فى ذلك مصلحة عامة وقد سبق أن قامت الحكومتان بتأميم الكثير من المرافق فى بلادها بعد الحرب الاخيرة ولم يقل أحد وقتها أنهما قامتا بعمل جائر •

وشركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية تزاول نشاطها فى مصر وصدر بتكوينها ومنحها حق ادارة مرفق المرور بقناة السويس فرمانان سنة ١٨٥٤ وسنة ١٨٥٦ وهى تخضع للقوانين المصرية بالرغم من ان اسهمها جميعا فى يد حفنـــة من الاجانب وبالرغم من أن مجلس ادارتها يتكون أغلبيته من الاجانب فهى شركة لم تقم بناء على اتفاق بين دولتين وليس صحيحا ما أشار السد وحتى مع فرض ان الدخل القومى لم يرتفع ولن يرتفع فى اليه وزير خارجية بريطانيا ـ سلوين لويد ـ فى مؤتمر لندن ان الشركة دولية وان نهو التزاماتها قبل ميعاده باثنى عشر عاما هو نقض لاتفاق دولى من جانب واحد وليس هناك ارتباط بين الشركة واتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨ لا نتلك الاتفاقية تنادى بحرية الملاحة فى القناة ولم تشر الى أن ادارتها هو من حق شركة استغلالية معينة ويبدو ان الصحف البريطانية قد حـــــرفت الاوضاع حتى ظن أحد قراء الابزيرفر الانجليزية ان هناك معاهدة بشأن شركة قناة السويس بالذات •

وليس فى عملية التأميم تعسف أو شبهة لان للحكومة الحق فى أن تزاوله وقتما تشاء وكل ما يمكن ان يكون للمستثمر من حق فى الاعتراض فانما ينصب على التعويض وفقدانه ربما كان يقدر الحصول عليه •

وليس فى التأميم أى نوع من الانتهاك لحرية المرور فى القناة اذ لم يقل أحد أن الشركة أقدر على ضمان حرية المرور فى القناة من حكومة البلاد التى تمر بها وكل ما تتمتع به من قوة انما يستمد من الحكومة نفسها وعن طريقها يمكنها ان تزاول نشاطها والشركة لا تمثل حكومات بلاد معينة وانما تمثل مصالح مادية هى مصالح المساهمين فيها لا أكثر ولا يمكن أن يكون غير ذلك٠

ولكن اثارة الحكومات الغربية للمسألة بهذا الشكل هو الذى يجعلنا ندرك المعنى الاستعمارى المنطـوى وراء الاستثمارات الاجنبية وانها ليست مجرد رءوس أموال تبحث عن الربح وانما هى وسيط للاستعمار ٠

ولعل الضجة التى أثارتها الدول الغربية تكشف لنا عما كانت تخبئه لنا بعد اثنى عشر عاما أى حينما قدر ان ينتهى عقد امتياز شركة قناة السويس ولعل هذا أيضا يبرر خطوة الحكومة الحازمة وعدم انتظار المفاجأة من الجانب الاخر ٠

وقد حاولت دول الغرب ان تمد امتياز القناة أكثر من مرة ولكن قوبلت هذه المحاولات بمطالبة عكسية من الوطنيين بتأميم القناة ولم يجرؤ حاكم على مد الامتياز لشركة كانت أحد الاسباب المباشرة لاستعمارنا وكانت تعمل كخنجر فى ظهر حـركاتنا الاستقلالية ونحن نذكر كيف كانت نهاية الرجل الذى شك البعض فى أنه يعمل على تسهيل مد الامتيـاز ٠ وقد رفضت الجمعية العمومية فى مصر طلب الشركة الذى تقدمت به اليها لمد امتيازها فى سنة ١٩٠٩ بالاجماع وأشار الوطنى محمد فريد الى « ان الاجدر بالحكومة ان تسعى فى استخلاص القنـاة من الشركة الان بأن تستردها منها وتضمن لها متوسط ما كسبته منها فى مدة العشرين سنة الاخيرة » وكان ذلك فى سنة ١٩١٠ وليت القوى تكاتفت وقتها لتحقيق ذلك الهدف اذا لتغير الموقف ولما كانت التركة التى تسلمتها الحكومة مثقلة بالكثير من الاعباء٠

وتوالت طلبات الشركة بمد مدة الامتياز وكانت تنتهز الفرص التى تكون فيها الحركة الوطنية فى انحسار أو الظروف المالية غير مواتية للبلاد عند تقديم طلباتها ولكن الطلب كان أضخم من أن يجرؤ أى حاكم لهذا البلد على تنفيذه مهما كانت الظـــروف السياسية أو الاقتصادية ٠

جاء التأميم لطمة للاستعمار فأخذ يستعد لا ليضمن حـــرية الملاحة فى القناة لان أى محاولة لانتزاعها منا معناها هدم القناة٠ والحرب بلا هوادة ولا ليضع مجلسا معينا لادارتها لان أى مجلس لا يمكنه أن يبقى بدون حماية من الحكومة له ولا ليطمئن الى ما سيدفع من تعويضات للمساهمـــين لان ما أنفـــق على تلك الاستعدادات العسكرية وما بذل من جهد مادى وبشرى حـــول الموضوع حتى الان تفوق قيمته قيمة التعويضات المطلوبة لحملة الاسهم عند أى تقدير ولكن الاستعمار يستعد لانه وجد فى تأميم القناة نهاية أو بدء نهاية وزوال ظله من الشرق الاوسط ٠

ولان التأميم قد نبه اليه الاذهان مما يخشى منه على تضييعه لما كان ينتظر الاستعمار من فرص الامتصاص والاستغلال ٠

فلم يقل ايدن اذن الا ما يختلج فى نفس الطبقة الرأسمالية المستغلة المستعمرة من أن مسألة القناة مسألة حيـــاة أو موت بالنسبة لبريطانيا أو لعله يقصد بالنسبة للاستعمار والاستغلال٠

تعالوا معى لندرك كيف كانت شركة قناة السويس ــ التى أثار حلها الغرب ــ تدير هذا المرفق ٠

كان للشركة فى سنة ١٩٢٥ مجلس ادارة يتكون من ٣٢ عضواً : ١٦ من الفرنسيين ، ٩ بريطانيين ، ٥ مصريين ، ١ هولنـــدى ، ١ أمريكى ، يحصلون نهاية العام على حوالى ٢٠٠ ألف جنيه ولا يتفرغ أحد منهم لاعمال الشركة ، ويمثل أغلبهم مصالح مالية واحتكارية واسعة ويذكر الاستاذ ابراهيم عامر ــ فى كتيبه تأميم

القناة ـ ان شار رو مدير الشركة يعمل فى نفس الوقت عضو مجلس ادارة بنك مارسيليا للائتمان ، ومخازن الاستيداع فى بروفانس والشركة الفرنسية لاستغلال أفريقيا الغربية وبنك باريس وهولندا ٠

وان بيير فورنييه عضو مجلس الادارة أيضا هو فى نفس الوقت عضو مجلس ادارة شركة أسمنت بورتلاند فى الهند الصينية ، والشركة القومية للاستثمارات، وبنك السكريدى ناسيونال والشركة الفرنسية لاستقلال الجزائر ٠

وان أميل ميفوست عضو مجلس الادارة هو أيضا رئيس البنك الفرنسى فى الهند الصينية وعضو مجلس ادارة كل من شركة مزارع الهند الصينية ، وبنك الكريدى فونسييه فى الهند الصينية ، والسكك الحديدية الفرنسية الاثيوبية ، وبنك باريس وهولندا ، والبنك العثمانى ، وشركة الطباق فى مراكش ، وشركة هاشيت لاستيراد وتصدير الكتب والمجلات والصحف الفرنسية وبنك الكريدى ناسيونال ٠

وهكذا ٠٠٠

فليس من الغريب اذ أن يفزع أعضاء مجلس الادارة ويرسلوا الى مرشدى السفن يدعونهم الى الامتناع عن العودة الى أعمالهم مقابل دفع مرتباتهم عن مدة تتراوح بين سنة وثلاث سنوات ، حتى يفصل فى أمر الشركة ٠

ولم تحاول الشركة أن تضمن حسن الادارة ، فتنتفع بخبرة أهل البلد ، فلولا تدخل الحكومة المصرية المستمر لا سيما منذ أصدرت قرارها الذى يعفى الشركة من الدفع بالذهب ـ حينما ـ حكمت عليها المحكمة المختلطة بذلك ـ لما كان فيها أحد يذكر ٠ ومع ذلك فقد لاحظت الهيئة المصرية المشرفة على الشركة عند تسلمها مقاليد ادارتها ان عدد المرشدين المصريين يبلغون ٤٠ مصريا من ٢٠٥ أو أقل من ٢٠ ٪ أما المرشدون البريطانيون

والفرنسيون فيكونون أكثر من ٣٦ ٪ ولسنا ندرى كيف كان يمكن أن يطمئن الى الشركة عند انتهاء أجل امتيازها ٠

ولم تهتم الشركة بحسن ادارة المرفق مما كان يسبب الكثير من المتاعب وتذكر مجلة الايكونمست البريطانيـــة بصراحة ان المشروعات التى أعدتها الشركة لتوسيع القناة لم تكن تكفى بأى حال لتحمل ضغط العبور فى سنة ١٩٦٥ أى بعد تسع سنوات وقبل انتهاء عقد الامتياز بثلاث سنوات٠

وقد لوحظ ان ادارة الشركة تعمد الى التدخل فى المسائـل الوطنية بطريقة ضارة ، فكما سمحت للاسطـــول البريطانى بالعبـــــور فيهــا وانزاله جنود الاحتـــلال على ضفتها ســـنة ١٨٨٢ ، فقـد سببت الـــكثير من المضـــايقات للجيش المصرى عند تحركاته للدفاع عن فلسطين ، كما تعاونت مـــع الجيش البريطانى أثناء حركة الكفاح المسلح لكبت تلك الحركة سنة ١٩٥١ ، وأعطى مدير الشركة لنفسه الحـــــق فى تنبيه الحكومة الامريكية منذ شهرين بأن هناك نوايا خاصة للحـــكومة المصرية أزاء الشركة يخشى منهاكما ذكرت النيوز ويك الامريكية ، ولو ان جريدة الاهرام المصرية تذكر فى ٣ يونية سنة ١٩٥٦ ان غرض مدير الشركة فى قضاء فترة فى نيويورك وواشنطن « هو مباحثة الدوائر البحرية والدبلوماسية فى أمريكا بشأن ـ سياسة النقل ، خلال الثمانية عشر شهرا القادمة ـ ٠ ولنفضح دور مدير الشركة الذى ذهب ليتصل بأصحاب البواخر ، أو بمن يمكن أن يقوموا بأعمال صيانة القناة وانما برجال الدبلوماسية فى أمريكا تكمل ما ذكرته الاهرام « ان حركة المرور فى القناة تشتد عاما بعد عام ، وان المصالح الامريكية التى منحت مقعدا فخريا فى مجلس ادارة الشركة ٠٠٠ لا تزال فى الواقع بعيدة عـــن ادارة الشركة ، ومن الضرورى ان يكون الوفـــــاق تاما بين الشركة وأصحاب البواخر الامريكية ، ووزارة الخارجية الامريكية فى كل ما يتصل ببرامج عمل الشركة وصلة الشركة بالحكومة المصرية

وقد كانت سبعة أيام كافية لان يصل مسيو بيكو الى تفاهم تام مع خبراء السياسة الامريكية » ٠

ولم تحاول الشركة العمل على سياسة استثمار ما تجمع من احتياطات ضخمة فى مصر بعد الملايين الكثيرة التى وزعتها على المساهمين الاجانب بالرغم من شدة حاجة بلادنا الى هذه الاموال ٠

وقد احتفظت الشركة ب ١٩ مليون جنيه فى صورة استثمارات قصيرة الاجل ، ٣ر١٦ مليون فى استثمارات طويلة الاجل ، أى ما مجموعه ٣ر٣٥ مليون جنيه وذلك فى الولايات المتحدة ، وكندا، وبريطانيا ، وفرنسا ، ويبدو أيضا أن الجزء الاكبر من الاصول المخصصة وهى ٨ر١ مليون جنيه لحساب الضمانات ، ٥ر٧ مليون لصندوق المعاشات موجودة فى أوراق مالية أجنبية ٠

كما لوحظ ان الشركة لم تعمل على تعميق القناة بدرجة تسمح بمرور البواخر الكبيرة وبدأت تتنازل عن الكثير من الاعمال التى كانت تقوم بها لشركات منفصلة مما كان يخشى منه على صعوبة ادارة المرفق بعد ١٢ سنة ، ولنا تجربة قاسية من شركة ليبون للغاز والكهرباء وشركة سكك حديد الدلتا اللتان خلفتا المرافق التى قامت على ادارتها فى حالة منهارة ٠

ليست تلك الادارة اذا هى التى يطمئن اليها أكثر مما يطمئن الى الحكومة المصرية لان معنى ذلك اعطائها سلطة فوق سلطة الدولة ، وهو أمر لا يمكن أن يقبله انسان ٠ واذا لم يكن للحكومة المصرية الحق والقدرة على ادارتها فكيف يرضى دافعوا الضرائب فى مصر ان يخصص من أموالهم الملايين لحمايتها ، وكيف يقبلون أن تقوم الدولة بانشاء مختلف المرافق التى تستفيد منها الشركة وموظفوها ولا يكون لهم حق الاشراف عليها وكيف يمكن أن نطمئن لادارة القناة بعد أن وجدنا مديريها يسرعون للاتصال بالحكومات الاجنبية طالبين التدخل فى أمر هو من صميم أعمال البلاد ، ومزاولتها لسيادتها ٠

الوضع الاقتصادى للقناة :

لندع أمر الادارة والتأميم ولنذكر شيئا عن الوضع الاقتصادى للقناة ، ولعله يكشف لنا بعض السر فى ضجة الغرب ، وثورته علينا حينما صدر قانون التأميم ٠

يقدر عدد السفن المارة بالقناة بين ٤٥ و٥٠ سفينة فى اليوم ويبلغ عددها حوالى سدس السفن المارة فى البحار ، وقــدرت حمولتها سنة ١٩٥٥ بحوالى ١١٦ مليون طن وهو يبلغ أربعة أمثال الرقم قبل الحرب ١٩٣٨ أما الركاب فلم يزيدوا على ٥١١ ألف بزيادة ٢٥ ٪ فقط عنهم قبل الحرب ٠

وأغلب السفن فى القناة تأتى من الشرق محملة بالمواد الخام اللازمة للصناعة فى الغرب ، أهمها البترول ثم المطاط ، أمـــا السفن المسافرة من الغرب الى الشرق فلا تزيد عن خمس السفن العابرة جميعا وتحمل الى الشرق المواد المصنوعة ٠ وبالتالى فاذا كان هناك من سيتأثر أكثر من غيره بأى اضطراب لحرية الملاحة فى القناة هى الدول المنتجة للمواد الخام فى الشرق أكـــثر من الدول المستعملة لتلك المواد فى الغـــرب ٠ ومـــع ذلك فان الدول المنتجة للمواد الخام لم تدع جميعها لحضور مؤتمـر لندن مع أنها أهم من الدول المالكة لســفن النقـــل ، وقد أبدت الدول التى حضرت منها مؤتمر لندن ثقتها بالحكومة المصرية ، وموافقتها على مبدأ التأميم وهى الهند واندونيسيا ، فهل هذه الضجة لفائدة الشركات التى تمر بواخرها فى القناة ، أم للدول الاستعمارية التى تملك البواخر ولها مصالح واستغـــلالات فى الشرق ٠

وحتى تكمل الصورة نذكر أنه يتجه حوالى ٨٥ ٪ من السفن الاتية من الشرق الى أوربا أما الباقى فيذهب الى أمريكا وشمال غرب أفريقيا ٠

وبلغت كمية البترول المارة بالقناة سنة ١٩٥٥ ٦٧ مليون طن، أو أكثر قليلا من ٤٦ ٪ من مجموع صادرات العالم من البترول، ذهب حوالى ثلثها الى بريطانيا بينما لم يزد ما حملتـــه الانابيب من العراق والبلاد العربية الى البحر الابيض على ٤٠ مليون طن ٠

ويقدر ما مر بالقناة حوالى ٦٠ ٠/٠ من استهلاك غرب أوربا و٥ ٠/٠ من استهلاك بريطانيا هذا ويغطى البترول ١٧ ٠/٠ من حاجة أوروبا الى الوقود ، ١٥ ٠/٠ من حاجة بريطانيا ٠

أما عن جنسية السفن فكانت نسبتها كالاتى :

٢٨ ٪ بريطانيا ، ١٣ ٪ نرويجية ، ٠١٢/٠ ليبيرية ، ٩ ٠/٠ فرنسية ، ٨ ٠/٠ ايطالية ٨ر٢ ٠/٠ أمريكية ولم تزد حمولة السفن المصرية المارة على ١٩٨ ألف طن ٠

وقد بلغت ايرادات العبور سنة١٩٥٥ أكثر من ٣٢ مليون جنيه أو ٤ أمثال ما كانت عليه قبل الحرب ٠ وتبلغ الرسوم ٧ شلن عن كل طن صافى ، ٢ بنس و٣ شلن عن كل طن من السلع٠ وهى منخفضة جدا اذا قيست بالزيادة فى المصاريف التى يمكن أن تنشأ لو أن التجارة تحولت الى رأس الرجاء الصالح كما تهـدد بريطانيا لان الطن يكلف ما لا يقل عن ٥ جنيهات ٠

ويؤدى طريق القناة الى اختزال المسافة الى لندن من هونج كنج وسنغافورة بمقدار ٣٣٣٥ر٣ ميـــل (٦ر٣٥ ٪ ، ٢٩ ٪ على الزيت) ومن الخليج الفارسى بحوالى ٤٩٠٠ ميل ٤٣ ٪ ٠ ويمكن السفن من القيام بـ ٣/٢ ٤ رحلة ، فى ٥ رحلات ، ٩ رحلات على الترتيب فى العام بدلا من ٣/٤ ٣ ، ٤ ، ١/٢ ٥ رحلة وكل تصور بتحويل التجارة عن طريق القناة ، محض خيال يتكلف الباهظ من الاموال لا يقوى الغرب فى ظروفه الاقتصادية الحالية على تحمله كما ان التفكير فى انشاء أنابيب للبترول من العراق الى تركيا ، ومن ميناء ايلات الى حيفا تفكير بعيد الاحتمال لانـه يتصور بقاء الظروف الاقتصادية والسياسية بدون تغيب فى بلاد

الشرق الاوسط والتى تحوى ما لا يقل عن ٢/٣ مخزون العالم من البترول أما ايرادات الشركة فبلغت فى العام الماضى حوالى ٣٤ر٥ مليون جنيه بزيادة قدرها ٢ر١ مليون عنها سنة ١٩٥٤ . أما المصروفات فبلغت ١٨ر٣ مليون . وبلغت صـــافى الارباح الموزعة ١٠ر٧ مليون جنيه . نال المساهمون منها ٦ر٧ مليـــون جنيه ، وباعتبار بريطانيا مالكة لحوالى ٤٤ ٪ من الاسهم فكأن حصتها تقدر بحوالى ٣ر٣ مليون جنيه وقالت الهيئة الفرنسية التى حلت محل مصر سنة ١٨٨٠ فى الحصول على الـ ١٥ ٪ ١ر٦ مليون جنيه ، وحصل المؤسسون على ١ر١ مليون ، ووزع الباقى بالتساوى بين الادارة من ناحية والموظفين والعمال من ناحيـــة أخرى .

وتقدر قيمة أسهم الشركة على أساس سعر التعويض الذى حدده القانون بمقدار ٧٠ مليون جنيه ولسنا ندرى ما اعتراض المساهمين عليه ، وليس منهم من يذكر شيئا عن ان التعويض على أساس سعر الاقفال غير عادل .

ترى ما هو العادل اذا ؟ هل هو متوسط السعر فى الثلاث سنوات الماضية مثلا ؟ اذا أخذنا بذلك لكان السعر أدنى من سعر التعويض بكثير .

ولنتصور أن بريطانيا تصر أن تحصل على ما تحصل عليه الان فى المدة الباقية من الامتياز بالاضافة الى القيمة الحالية لاسهمها فان المبلغ لا يزيد عن ٧١ مليون جنيه وهو أقل بكثير مما يمكن أن تكلفها اياه حملة على مصر ، تكون نتيجتها تدمير القنـــاة ، والقضاء على عدد كبير من أبنائها هى فى حاجة اليهم لمواجهـــة مشاكلها الاقتصادية ، ومن يدرى فمن المحتمل كثيرا ان يضيع منها أيضا جميع بترول الشرق الاوسط وتنتهى الى دولـــة من الدرجة الثالثة .

وتدعى كل من بريطانيا وفرنسا ان مصر ستعمد الى استعمال القناة لها ادارتها . والواقع أن تضخم الملاحة بشكل محسوس

يؤدى وحده الى زيادة الحصيلة بدون ما حاجة الى رفع الرسوم ٠ فقد زادت حمولة المراكب فى الربع قرن الاخير من ٢٦٫٨ مليون طن الى ١١٥٫٨ مليون أى بنسبة ٣٣٫٢ ٪ هذا مع الاخـــذ فى الاعتبار ان بناء السفن يتقدم بشكل ملحوظ ، وانها تتجـــه الى الضخامة وان التجارة بين الشرق والغرب فى اتســـاع مستمر خاصة وأن الشرق يتجه نحو التصنيع ورفع مستوى معيشـــة شعوبه ٠

وليس منا من يقبل وجهة النظر الفرنسية التى تهدف الى جعل المرور فى القناة بلا مقابل تقريبا بل يجب أن نلاحظ أنها قناة صناعية وليست ممرا طبيعيا ، وانها شقت بأيد مصرية وأنهـــا تحتاج الى حماية عسكرية دائمة من الدولة ضد أى تدخل أجنبى يعوق سريان الملاحة فيها ٠

القناة وتجميد الارصدة :

ولسنا ندرى الرابطة بين مشكلة القناة وتجميد أرصدة مصر فى كل من بريطانيـــا وفرنســـا والولايات المتحدة ، ولا يمكن أن يسمى هذا العمل الا أنه قرصنة ، فأموالنا فى تلك البلاد هى من جهدنا ، وعرقنا ، وان كان هناك ما يكشف هذا الامر فهو أنه لا يجب الثقة فى الغرب الذى يقوم اقتصاده على الاســـــتغلال والابتزاز والاستعمار ٠

ويبدو أن هذا الاجراء بدأ يقلق بال الدول الصـــغيرة ، وقد حملت الينا الجرائد أن أمير الكويت طالب بريطانيا بما لبلاده من أرصدة فيها ، ويقدر بحوالى ٤٠٠ مليون جنيه (عادت بعض الجرائد وذكرت أن المبلغ بالروبية وليست بالجنيه ـ وقيمـة الروبية ٧٫٣ قرشا) فأمهلته شهرا عله يأتيها الفرج ٠ ولعـل بريطانيا تظن أنها فى مدى الشهر تكون قد سوت مشـــكلة القناة أو وجدت وسيلة تتخلص بها من مطالب أمير الكويت ٠

ويمكننا أن نتصور موقف الهند والباكستان وسيلان والملايو وغيرها من المستعمرات • كما يمكننا أن نتصور موقف العراق واندونيسيا وغيرها من البلاد فى العالم ولها جميعا على بريطانيا والولايات المتحدة مبالغ طائلة وهى ترى هذه البلاد تجمـــد أرصدتنا عندها وليس بيننا وبينها حرب ، لسبب بسيط هـــو تأميمنا لقناة السويس القناة المصرية التى شقت بأيد مصرية ، وذهب ضحيتها أكثر من ١٢٠ ألف من سكان هذا البلد الطيب•

ان تجميد الارصدة المصرية سيكون درسا للبلاد المختلفـــة فتحتاط لنفسها ، ولا تحتفظ بأرصدة لها فى واحدة من البلاد ذات الاتجاهات الاستعمارية ، حتى لا تستعمل وسيلة التهـــديد بالتجميد للضغط عليها •

وتبلغ قيمة الارصدة التى لمصر فى بريطانيا ١١٣ مليـــون جنيها منها ١٠٣ر٥ مليون فى الحساب الذى تم بشأنه اتفـــاق مع بريطانيا ويفرج منه سنويا على ما يتراوح بين ٢٠ و٢٥ مليون جنيه ، أما الـ١١ر٥ مليونجنيه الباقية فهى فى الحساب المحبوس، وهى التى نستعملها لدفع قيمة العجز فى تجارتنا معالبلادالاخرى ومنها بريطانيا • أما أرصدتنا فى الولايات المتحدة فبلغت ٦٠ مليون دولار أو ٢١ مليون جنيه نصفها تقريبا فى شكل سندات على الخزانة الامريكية •

أما حسابنا مع فرنسا فهو مدين بما لا يقل عن ٥ر٥ مليـــون جنيه وبالتالى فان فرنسا هى التى تضار من عملية التجميـــد وليست مصر •

وقد شمل التجميد فى بريطانيا جميع الاموال المصرية وأموال شركة قناة اسويس ، ولا يسمح للمصريين كأفراد بأن يسحبوا من أموالهم أكثر من ١٠٠ جنيه فى الاسبوع • أما فى الولايات المتحدة فقد شمل التجميد أموال الحكومة المصرية وأموال شركة قناة السويس •

ومعنى التجميد عدم قدرتنا على استعمال الاسـترلينى فى معاملاتنا مع الخارج ، وكنا نحصل على الفرق من صارداتنـا وارداتنا من بعض البلاد بالاسترلينى ، كما كنا نستعمله فى تسوية بعض مدفوعاتنا • وقد كانت الصين الشعبية كريمة معنا اذ أنها أودعت لحسابنا فى سويسرا ٢٠ مليون فرنك أو حوالى ١ر٦ مليون جنيه بدلا من الاسترلينى كما وافقت الهند وهى أحد أعضاء كتلة الاسترلينى بالسماح لنا بالسحب على المـكشوف والدفع بالروبية •

وقد أصدرت الحكومة البريطانية أمرا يقضى بمنع شحن أى بضائع الى مصر الا اذا كانت الاجراءات قد تمت قبـل يوم ٢٧ يوليو أو اذا ضمن البائع أنه سيقتضى الثمن بعملة أخرى ـ كما أصدرت الولايات المتحدة قرارا لا يخرج عن ذلك كثيرا اذيقضى بضرورة دفعنا قيمة ما تشتريه منها بمبالغ غير تلك المتجمدة ، فهل يمكن أن نصف هذا الا بأنه ابتزاز واضح وقرصنة سافرة •

ولسنا ندرى شأن الولايات المتحدة والقناة ، ولا يمر بهـا أكثر من ٢ر٨ ٪ من سفنها ولا تعتبر مساهما جديا فيها ، الا اذا كان قصدها من ذلك تشويه الفكر علينا لاننا عقدنا صـفقة الاسلحة مع تشيكوسلوفاكيا •، ولاننا اعترفنا بالصين الشعبية، ورفضنا ان نساق كالانعام فى حلف بغداد •

والنتيجة الطبيعية لتجميد الارصدة محاولة فشل تجارتنـا ومعاملاتنا الاقتصادية مع غرب أوروبا • دليل ذلك يجعلنا نصحو من سباتنا ونتحرر فى معاملاتنا ولا نتمسك بما يسميه البعض عملائنا التقليدية •

ولو ان تجميد الارصدة سيؤدى الى نوع من الضغط الاقتصادى علينا الا أنه سيؤدى أيضا الى ضغط على اقتصادها اذ سـتقل معاملاتنا معهم لا سيما بريطانيا وفرنسا •

فقد استوردنا من الاولى سنة ١٩٥٥ ما قيمته ٢٣٫٥ مليون جنيه وصدرنا ما قيمته ١٥٫٩ مليون جنيه وصدرنا لها ما قيمته ١٢٫١ مليون أى أن هناك فرقا فى صالح البلدين فى التجارة معنا بلغ سنة ١٩٥٥ ١٤٫٤ مليون جنيه ، وبلغ النصف الاول سنة ١٩٥٦ ٨٫٧ مليون جنيه وأغلب مشتريات الدولتين القطن منا ، وعليهما أن تستخدما مخزونهما منه ويكفى من ٤ الى ٥ أشهر، أوتلجآن الى الولايات المتحدة وتدفعان بالدولار ٠

وهكذا يبدو أن الولايات المتحدة هى التى ستستفيد من الحصار الاقتصادى على مصر كما استفادت من أزمة ايران ٠

ماذا تفعـــل به ؟

قد يتساءل المرء ترى ماذا نفعل لنواجه الضغط الاقتصادى من ثالوث الاستعمار أن ما اتخذته الحكومة حتى الان ما زال يتسم بطابع الهدوء وعدم العداء ، فلم تجمد الارصدة التى تملكها الدول الثلاث فيها ، وان كانت حددت عمليات السحب والنقل مـــن الحسابات ٠ ولو ان الدول الاخرى قد اتخذت خطوات حاسمة نحو حرمان مصر من الواردات الا أنه يبدو اننا سنجد ألا مفر من اتباع نفس الوسيلة ٠

ومن المهم أن نؤكد هنا ضرورة تجميد الارصدة ومن الاموال الاجنبية حتى تهرب بطريقة أو بأخرى ، وحتى لا تستعمل حصيلة بيعها فى الانفاق على حركات التجسس والتخريب فى البلاد ، ويمكن عن طريق التجميد ضمان جزء من حقوق مصر ٠

واذا كانت الدول الثلاث قد بدأت فى حرماننا من الواردات فيجب أن نتأكد قبل شحن أى سفينة من حصولنا على قيمـــة الشحنة بعملة قابلة للتحويل ، اذ ليس هناك معنى لتضاف الى المبالغ المجمدة ٠

وحرماننا من الوارد معناه أنه يجب أن ننتظر قلة فى السلع التى تعودنا استهلاكها وعلينا ان نعد للامر عدته فنقلل ما أمكن من استهلاكنا ان لم نمتنع تماما عن استعمال السلع المصنوعة فى البلاد التى تريد فرض حصار اقتصادى علينا ٠

ويجب ألا ننتظر حتى توزع الحكومة بعض المواد بالبطاقات بل علينا أن نساعدها بخفض الاستهلاك من السلع المستوردة أو الامتناع عنه ما أمكن ، لاننا بذلك نعينها فى تلك الحرب ٠

ويجب ألا نعمد الى تخزين السلع لان ذلك ليس الا تركيـــنا للعدو بنا ، ولن يكون فيه الا اضعاف لجبهتنا الداخلية ٠ وعلى رجال الاقتصاد منا أن يقوموا بدراسة جميع امكانيات التوسع الاقتصادى فى الداخل والخارج بعيدا عن نطاق الدول التى تشن علينا حربها الغاشمة أن المستقبل لنا ان صمدنا فى المعركة ، ان المعركة ليست معركة جمال عبد الناصر ، ولكنها معركتنا جميعا وسنقرر مصيرنا الى أعوام طويلة قادمة ٠

وهناك مسألة خطيرة أنبه اليها الأذهان لمساسها بكياننا وهى انه يخشى أن يؤدى قبول مبدأ تدويل القناة بعد ما رأيناه من الاستعمار الى فصل القناة عن مصر وأكثر من هذا فصل منطقة سينا عن مصر واسكان لاجئى فلسطين بها ، وقد قامت دراسة لمثل هذا المشروع من مدة ليست بالطويلة ٠ ومثل هذا الامر معناه فصل المنطقة الغنية بالمعادن والتى لم تستغل بعد ، واثارة نزاع بيننا والبلاد العربية ٠

والان ها نحن أولاء فى صميم المعركة فيجب أن نعمل ونجاهـد لكسبها ، ولا ننتظر أن تحل سريعا اذ قد يقتضى الامر جهدا وعرقا لسنتين أو أكثر ٠

السر الحقيقي ...

وراء مؤامرة التدويل

للدكتور مصطفى الحفناوي

قد يظن البعض ان تلك الضجـــة التى أقامها الغرب ، حينما ساق الى لندن فئة قليلة من الدول التى تسير فى ركابه ، كانت رد فعل لتأميم الشركة الاستعمارية المنحلة ، والواقع أنه لا صلة البتة بين التأميم والدعوة الفاجرة للتدويل ، ولدى أوراق تقطع بان مشروع دالاس ، كان مؤامرة مبيتة منذ سنة ١٩٥٠ ، وربما أعدوا لها قبل ذلك التاريخ ، يوم أن شعروا بقرب اجل الالتزام ، وانى أبادر فانبه الى وقائع محددة تكشف عن هذه المؤامرة :

اولا : من بين محفوظات شركة قناة السويس ، وثيقة مؤرخة فى سنة ١٩٤٩ ، وهى مذكرة موقعة من العلامة جلبرت جيدل ؛ استاذ القانون الدولى فى باريس وقد تناول الموضوع ، وزيف ما طاب له التزييف ، لينتهى الى القول ان هناك ارتفاقا لصالح الجماعة الدولية على قناة السويس ، وان للشركة المنحلة طابعا دوليا ، وان المنتفعين بالملاحة فى القناة ، هم الذين يحق لهم ان يديروا الحركة الملاحية فيها .

ويظهر ان الشركة أعدت تلك الفتوى توطئة للمؤامرة ولكنها لم تكشف عن اوراقها فى ذلك الحين فبقيت مطوية فى محفوظاتها السريـــة .

وأى مشتغل بالقانون الدولى العام ، لا بد ان تعتريه دهشة حينما يقرأ كلاما كهذا منسوبا الى رجل يصفونه بانه أكبر علماء فرنسا فى القانون الدولى العام ، ولكني عرفت الفقيه صاحـب تلك الدعوى ، كما عرفه الذين اشتروا قلمه ، عرفته فى سنة ١٩٥٠ وهو يشرف على رسالتى التى ظفرت منه ومن زملائـه بدرجة الدكتوراه فى القانون الدولى العام بتقدير جيد جـــدا بيد انها تتضمن الاراء التى تخالف مخالفة كلية فتوى جيدل جملة وتفصيـــيلا .

ولم اكن اعرف حينما توجهت برسالتى الى جيدل انه يبيع قلمه ، وانه كتب تلك الفتوى الضالة ، ولكنى اخترته لرسالتى ، لانه كان فى تلك السنة هدفا لحملة شديدة فى صحف انجلترا وفى الدوائر السياسية البريطانية بسبب موقفه فى قضـــية الزيت الايرانى ، فهو الذى افتى حكومة الدكتور مصدق فى التأميـم ، وهو الذى قدم المشورة الفنية لمصدق ضد شركة الزيت الايرانية فقالت عنه صحف انجلترا انه مأجور ، وانه مضلل كبير ، كما تناولت حياته الخاصة ومعاشرته لاحدى الراقصات اللائى يحترفن الرقص فى الاوبرا الفرنسية بيد انه بلغ من عمره الثمانين ، ولذلك كان الرجل وقتئذ مصدورا بالنسبة للانجليز ، ووجد فى مناقشة رسالتى فرصة ذهبية للكشف عن فضائح السياسة البريطانية والرد عليها ردا يشفى غليله .

وقد حدث انه حينما الغيت معاهدة ٢٦ اغسطس سنة ١٩٣٦ وطعنت انجلترا فى مشروعية الالغاء ، التقى بى فى باريس الفقيه المتقدم الذكر ، وسألته وقتئذ عما اذا كان مستعدا للمرافعــة لحساب الحكومة المصرية ، فيما اذا احيل النزاع الى لاهاى ، فلم يتردد فى القبــــول .

ذكرت تلك الحقائق لابين للناس ان المفتى الاكبر الذى اختاروه لمشروع التدويل ، حتى لنكاد نقرأ فى مذكرته المؤرخة فى ســنة ١٩٤٩ والتى اقتضى اتعابها من شركة قناة السويس النص الحرفى للبيان الثلاثى الذى أصدره وزراء خارجية انجلترا وفرنســـا والولايات المتحدة الامريكية قبيل اجتماع مؤتمر لندن ، هــذا المفتى ، كغيره ممن يلجأ اليهم الغرب ، يستغلون مكانتهم العلمية فى الغش والتضليل ويعطون بضاعتهم لمن يدفع الثمن .

ثانيا : وظهرت لى المؤامرة بكامل اجزائها لاول مرة فى ســنة ١٩٥٠ ، وفى داخل مبنى شركة قناة السويس بباريس ، فيومئذ كنت انقب فى محفوظات الشركة المنحلة ، اعدادا لرســـالتى ،

فاجتمع بى الخواجا «فرانسوا شارل رو» ، ليشرح لى وجهة النظر الغربية ، ويقول انه حينما ينقضى أجل الالتزام يجب ان تدار الحركة الملاحية فى القناة ، بوساطة لجنة دولية شبيهة بلجنة الدانوب ، وهذه اللجنة يجب أن تدير القناة ، تحت اشراف الامم المتحدة ، وسألنى رايى فى ذلك الاقتراح فلم استطع جوابا حتى لا أحرم من اتمام الاطلاع على أوراق الشركة ولكنى بادرت وقتئذ بابلاغ التفاصيل الى مجلس الوزراء المصرى والى وزارة الخارجية المصرية وقلت فى تقريرى أنى أحذر من مؤامرة تبيتها العصابة الاستعمارية ، لتحرم مصر من تسلم قناتها حينما ينتهى أجل الالتـــزام .

ثالثا : ولما كنت فى عملى بالمحاماة ، موكلا عن شركة هولندية بنت لحساب الحكومة المصرية قناطر ادفينا ، واسفرت عمليتها عن خسارة كبيرة أثارت اهتمام حكومة هولندا ، فكان السفير الهولندى بالقاهرة يتصل بى بين حين واخر للوقوف على سير الدعوى التى رفعت لمحكمة القضاء الادارى بمجلس الدولة ، فقد حدث ان دعانى لمقابلته فى ٢٤ يونيو سنة ١٩٥٤ ، وقال لى انه لن يتحدث معى فى موضوع قناطر ادفينا وخسائرها ولكنه يريد أن يتحدث فيما هو أهم من ذلك وهو قناة السويس ، باعتبارى معنيا بقضية القناة ، وراح الرجل يشرح لى بواعث اهتمام بلاده بمستقبل القناة باعتبارها الدولة الملاحية الثالثة فى قناة السويس وانتهى من حديثه الى القول أن أجل التزام شركة قناة السويس يوشك ان ينتهى ولابد من عمل شىء بهذا الخصوص وترى حكومة بلاده أن تبادر الحكومة المصرية بالدعوة الى مؤتمر دولى تقبل فيه بمحض اختيارها انشاء لجنة دولية تدير القناة ويكون لمصر فى هذه اللجنة تمثيل قوى ، ويبرم اتفاق يكفل لمصر من ايراد القناة منفعة لا يستهان بها .

وحسبت يومئذ ان ذلك الرجل المسئول يتحدثنى حديثا عابرا ويتبرع برأى شخصى سخيف ، وقد فندت له رأيه من الناحية

القانونية ، قائلا ان أحدا لن يقبل كلاما كهذا ، ولن نتردد فى خوض غمار حرب ضروس اذا فكرت الدول الاستعمارية فى أن تفرض علينا مثل ذلك الاقتراح ، وان الحل الوحيد للمشكلة هو تصفية الشركة وتسليم ادارة القناة للحكومة المصرية صاحبة السيادة دون سواها .

ولما عدت الى دارى بعد ذلك الحديث ، ساورنى قلق شديد، فبادرت باعداد تقرير تفصيلى شرحت فيه ما سمعته بالحرف الواحد ورفعت تقريرى على الفور للسيد الرئيس جمال عبد الناصر ، ومنبها الى تلك المؤامرة التى يدبرها الغرب .

والدليل المادى على ما ذكرت ، الفصل الذى اوردته بالجزء الرابع من كتابى «قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة» بعنوان «مؤامرة لتدويل القناة» وما قلته من ان فكرة التدويل هى حكم بالاعدام السياسى يراد اصداره ضد مصر .

ومما تقدم يتبين أن هذه المؤامرة التى كانت هدفهم فى مؤتمر لندن ، لم تكن مباغتة للحكومة المصرية بل كانت الحكومة المصرية على علم تام بما يدبر ويبيت فى الخفاء ، فقطعت عليهم بالتأميم خط الرجعة .

رابعا : ومرة اخرى ، فى شهر رمضان الماضى استضافنى نفس السفير الهولندى ، ليكرر على سمعى تفاصيل تلك المؤامرة ، وليقول ان الوقت قد أزف ، ولما سألته باية صفة يتكلم معى ، إذ لم تكن لى وقتئذ فى هذا الموضوع صفة رسمية ، قرر أنه لا يطلب منى الا السكوت وعدم اثارة معارضة ضد هذا المشروع ، ولوح فى حديثه بقضايا الشركة الهولندية التى بنت قناطر ادفينا وبأنه اذا كان قد سكت على حملاتى ضد شركة قناة السويس ، فان معارضة حادة من ناحيتى لمشروع التدويل ، قد تحرم مكتبى من قضايا لا يستهان بها .

وكالمرة السابقة ، بادرت بابلاغ ما جرى للحكومة المصرية .

خامسا : وسيأتي الوقت الذى يماط فيه اللثام عن بقية تفاصيل المؤامرة ، وتتضح صلتها بشركات البترول ، وببعض العناصر الذين تستأجرهم تلك الشركات ، ولست فى حل من التصريح باسمائهم .

وتلك الوقائع تؤكد حقيقة هامة ، فتثبت ان اتصالات كانت تجرى فى الخفاء ليس فقط بين لندن وباريس وواشنطن ونيويورك ، بل أشتركت دول الشمال ، هولندا والنرويج والسويد والدانيمارك فى هذه الاتصالات ، وان أولئك قد وضعوا المشروع ، وانتظروا الوقت الملائم للتقدم به الى مصر ، ليلقوا عليها الخطة الخبيثة ، ويفرضوا عليها قبولها ، ولعل هذه الخطة لها خيوط تتصل بالاحلاف العسكرية التى عقدت فى السنوات الاخيرة لحساب العصابة الغربية فكل الذى فعلوه فى لندن انهم جمعوا اعضاء المؤامرة حول مائدة ليكشفوا فى المؤتمر عن اوراقهم ، وربما كان هناك اخرون ممن دعوهم بقصد ذر الرماد فى العيون، كانوا يجهلون التبييت السابق ، فمنهم من جازت عليهم الغفلة والخديعة ، ومنهم من فطنوا لخبث المشروع فعارضوه ، ولكنهم كانوا أقلية لان الاكثرية التى صوتت للمشروع قد اشتركت فى وضعه وعلمت به قبل ان يجتمع مؤتمر لندن بسنوات ، وهذا وحده يبطل اعمال المؤتمر ، ويسجل فى الحياة الدولية فضيحة تكفى لاسقاط الحكومات الغربية التى اشتركت فى تلك المؤامرة لو أن الشعوب التى تهيمن تلك الحكومات على مصائرها تؤمن بالعدالة الدولية وبمبادىء الاخلاق .

ويحق لهذه الشعوب ان تتساءل ، لحساب من كان المستر دالاس وشركاؤه يبيتون تلك المؤامرة ، ولحساب من يحاولون ان يقتطعوا جزءا من الوطن المصرى ويفرضوا لونا من الوان الوصاية الاستعمارية على بلد مستقل ؟!

لاشك ان هذه المؤامرة أبعد ما تكون عن مبدأ حرية الملاحة فى قناة السويس والادلة على ذلك كثيرة ، ونحن نسوق بعضها فيما يأتى :

اولا : دليل مستمد من التاريخ ، فلم يحدث قط ، منذ ان افتتحت القناة للملاحة ان عارضت مصر مبدأ حرية الملاحة ، او قامت بعمل ايا كان ، يهدد الملاحة الدائمة المستمرة فى قناة السويس ، وانما الثابت تاريخيا أن مصر كانت أشد امم الارض حرصا على ترك القناة مفتوحة للملاحة على سبيل الدوام والاستمرار وقد ضحت بنفسها فى سبيل تقديس هذا المبدأ ، فحينما حاول الانجليز احتلال مصر خيانة وغدرا فى سنة ١٨٨٢، وكانت الثورة العرابية على أشدها اشار خبراء عسكريون سويسريون على المغفور له احمد عرابى ، ان يتخذ الحيطة من ناحية قناة السويس ، وأن يردم القناة اذا اقتضى الامر ذلك ، مخافة ان تكون هذه القناة طريقا للغزاة ، واجتمع المجلس العسكرى وقرر عمل شىء بهذا الخصوص ، ولم تكن هناك معاهدة دولية خاصة بحرية الملاحة كمعاهدة القسطنطينية ، ومع ذلك اطرح عرابى مشورة الخبراء الاجانب وقرار المجلس العسكرى وترك القناة مفتوحة مكتفيا بالوعود والتأكيدات التى بذلها فرديناند دى لسبس ، وكانت النتيجة ان طعن هذا الاخير مصر من الخلف وغزيت البلاد من ناحية القناة ، واعترف قائد جيش الاحتلال الجنرال ويلزلى بانه لولا المعونة التى لقيها من دى لسبس لما استطاع أن يحتل مصر ، ومرة ثانية قبلت مصر ان تعرض دماء أبنائها للهلاك حينما نشبت معركة فى قناة السويس اثر الغاء المعاهدة فى ٨ اكتوبر سنة ١٩٥١ ، فلم تتعرض لحرية الملاحة وتركت شركة قناة السويس تضع مواعينها وعتادها تحت تصرف الانجليز وتعاون على سفك دماء المصريين ، ولم تفعل شيئا احتراما وتقديسا لمبدأ حرية الملاحة ، ولم تكن مصر فى

تقديس هذا المبدأ مدفوعة بمصلحة أيا كانت ، فقد تركت نفسها ضحية ، في وقت لم تكن تحصل من ايراد القناة على شيء يذكر ، فمن باب أولى حينما تكون مصر قابضة على زمام الحركة فى القناة ، منفردة بدخلها لا يمكن ان يتصور عاقل انها تفعل شيئا يعرقل سير السفن فى قناة السويس ايا كانت اعلام الدول التي تحملها تلك السفن اللهم الا البلاد التى تكون بينها وبين مصر حالة حرب بالمعنى القانونى فتستعمل الحكومة المصرية حقوق البلد المحارب ، وهى تلك الحقوق المقررة فى القانون الدولى العام.

ثانيا : ثبت على وجه اليقين ، ان بريطانيا وحلفاء الغرب ، هم الذين خرقوا المواثيق الدولية واهدروها وعطلوا الملاحة فى قناة السويس ، ففى الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ ـ ١٩٤٥ وفى الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩ ـ ١٩٤٥ القت انجلترا بثقلها على قناة السويس وعطلت الملاحة فيها وأدارتها لصالح نفسها ، وعرضتها للالغام التى كان يلقيها اعداؤها على القناة التى لم تعد طبقا للمواثيق منطقة حرام ، بل خطا من خطوط النار التابعة للعصابة الغربية .

وفى اوقات السلم استعانت انجلترا بسيطرتها على الشركة المنحلة فى التجسس وعرقلة الملاحة بالنسبة لبلاد الكتلة الشرقية ، وسيكشف عن هذه الحقيقة الارشيف السرى للشركة المنحلة .

ثالثا : وأيا كانت الهيئة التى تدير قناة السويس ، فليست هذه الهيئة هى جهة الاختصاص ، فى حراسة حرية الملاحة فى القناة ، اذ أن الهيئة جهاز ادارى لا تتبعه قوات مسلحة ، ولكن الدولة مالكة القناة وسيدتها هى التى تقوم فعلا وقبل التأميم بحراسة القناة وكفالة سير الحركة الملاحية فيها ، فبعد ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ لم يجد جديد يدعو للكلام فى مبدأ حرية الملاحة، ذلك المبدأ الذى كفلته معاهدة القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ وتركت تنفيذه لمصر باعتبارها صاحبة القناة .

أما الضجـــة التى أثارها ويثيرونها حتى الان فانها لا تمت لتلك الحركة الملاحية باية صلة ، والبلاد التى وافقت على مشروع دالاس ، اما مشتركة فى المؤامرة واما مضللة ، وانما هناك اسباب أخرى يجب أن يماط عنها اللثام ، وتنشر على الملأ كله ، ومن ذلك:

أولا : ان شركة قناة السويس ، لم تكن تلتزم حدود عقـــد الالتزام ، وادارة الحركة الملاحية فى القناة ، كانت جزءا مـــن اختصاصات ناطها الاستعمار بتلك الشركة البائدة، وانما الحقيقة التى تثبتها الاوراق السرية ، هى ان الشركة كانت اضخم جهاز من اجهزة الجاسوسية البريطانية فى الشرق الاوسط ، فالشركة كانت على اتصال وثيق بسير الحياة السياسية المصرية فى مختلف دقائقها، وكان للشركة عيون وخدام فى مختلف الاحزاب السياسية، وكانت تبعثر المصاريف السرية والرشاوى ، ذات اليمين وذات الشمال ، وكم من اسماء تمتعت بمكانة اجتماعية ، بيد انها غرقت فى تلك الاوحال ، ولكن سيأتى اليوم الذى تنشر فيه الحقائـق فتبيض وجوه وتسود وجوه .

كانت الشركة متصلة مباشرة بوزارة خارجيـــة انجلـترا ، وبالاميرالية البريطانية وكانت تفسد الحياة السياسية المصرية وتشترى الذمم والضمائر ، وتخرب وتعيث فى الارض بالفساد وتنشر الفتن والشائعات ، وتحارب مصر فى مختلف الميـــادين الاقتصادية وتعرقل مشروعاتها العمرانية الكبيرة وتقف حجر عثرة دون تقدمها ونهضتها وتدفع الحوادث والاشخاص لتحقيق هذا الغرض ، وظلت انجلترا طيلة السنوات التى انقضت مطمئنة لهذا الجهاز الاجرامى ، الذى لم يعرفه الناس ، فلما دمره الرئيس بجرة قلم ، انخلع قلب المستر ايدن ، وشركاؤه من ساســـــة الرأسمالية الغربية ، وفقدوا أعصابهم على نحو غير مســبوق فى تاريخ تلك الدول ، وخيل اليهم أنهم يستطيعون أن يحققوا نفس الغرض بوساطة جهاز آخر ، كانوا يعدون له من قبل ويسمونه هيئة دولية أو لجنة دولية ، واذا كانوا قد حاولوا أن يجروا غيرهم

التوتر قد خفت ، ليستهذه المعركة ، مناهضة للمذهب الشيوعي كما يدعون ، وانما تعرف العصابة الغربية أن الاستعمار قد انتهى في آسيا ، وأن آسيا التي نهبوها أكثر من قـــرن من الزمان ، آخذة بأسباب التصنيع ، ولديها اليد العاملة الرخيصة ، ولديها الخامات ، وقد هاجرت الآلة الى الهند والصين وغيرها ، وعما قريب تظهر الصناعة الآسيوية وتغزو الاسواق بأسعار لا تنافس فيها ، فترجع أوروبا وأمريكا الى الوراء ولذلك يعدون لحـــرب ثالثة أملا في الاجهاز على المولود الجديد ، وخنق آسيا واعادة عقارب الساعة الى الوراء ، ولا شك أن الثورة الاســـــتقلالية الآسيوية والافريقية مرتبطة أشد الارتباط بمصير قنـــــاة السويس ، الطريق الاهم بين الغرب والشرق ، ولكنهم يريدون بالتدويل الان أن يتحكموا في هذا الطريق ليقفوا ضـــد تلـــك النهضة سدا منيعا وليمنعوا الخطر قبل وقوعه ٠

ويخلص مما تقدم أن معركة قناة السويس ليست بين مصر مالكة القناة وبين العصابة الغربية التي تريد أن تبطش بهـذه الملكية ، وانما هي المعركة الكبرى بينهم وبين العرب وبينهم وبين مختلف شعوب آسيا وأفريقيا ، بل بينهم كتجار حروب ومصاصي دماء ، ومأجورين للرأسمالية الغربية وبين جميع الشعوب المتعلقة بالعدل والحرية والسلام العام ٠

ويجب أن تفهم القضية على هذا الوضع ، ويجب أن تشرحها مصر للعالم كله ، على هذا الاساس شرحا مؤيدا بالوثائق وبالارقام والاحصاءات ، وبالحقائق التي لا يمكن أن تنـــكر ليثبت للناس جميعا أن التدويل هو الخطر الذي يهدد العالم كله في حاضره ومستقبله ، وأن الاعتراف بملكية مصر للقناة ملكية تحتم منع أي تدخل على أي نحو كان ، وفي أي شكل من الاشكال ، وادارة القناة بمعرفة مصر مالكتها وسيدتها هو صمام الامن الذي ينقذ السلام العام ويحقق أماني العرب جميعا ، ويدفع الاخطار المحققة عن القارتين آسيا وأفريقيا بأسرهما ٠

ولذلك ، فليس هناك الا حل واحد ، هو أن تعدل العصابة الغربية عن مؤامرتها الدنيئة ، وتسلم بالامر الواقع ، وتحاول أن تصفى الجو الذى عكرته ، وتقيم من جديد علاقات مودة بينها وبين مصر وغيرها من الامم التى تؤمن بالسلام والعدل ، وتدرك أن رئيس مصر ، حينما قرر تأميم الشركة البائدة قد أزاح عن كاهل أمته غلا ثقيلا من أغلال الماضى ، وأراح الانسانية كلها من عمل قذر كان ثمرة لتفكير استعمارى قديم ، وحقق للشعوب العربية بل الافريقية والاسيوية أملا كان لابد أن يتحقق ٠

واذا حاولت عصابة الغرب أن تقف ضد هذه النهضة المباركة أو أن تعبث بأسلحتها المغلولة ، فستكون هزيمتها محققة ، لان المسألة بالنسبة للاحرار فى مختلف أرجاء الارض مسألة حياة أو موت ٠

ومصر الان تباشر سيادتها على قناتها بحكمة وحزم ويقظة ، غير متأثرة بهوى أو مدفوعة بغرض ، بل رحبت بكل معونة فنية تأتيها من أى مكان واتخذت أهبتها بسرعة لادارة القناة ادارة نظيفة لا كما كانت تدار من قبل ، وأعدت العدة لتحسين القناة، حتى تحقق أنبل الاغراض ، ومن حيث الملاحة الدائمة المستمرة أكد رئيسها مرارا وتكرارا أن هذه القاعدة موضع تقديس واحترام ، ما دامت تطبق فى الحدود التى لا تهدد أمن مصر ومستقبلها ورخاءها ، وهى قاعدة مقررة فى ميثاق القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ ، فان كان لابد من اجراء تعديل فى هذا الميثاق ، فلا يمكن أن يتناول التعديل جوهر تلك القاعدة ، وانما قد يتناول تعهدا من الجماعة الدولية كلها باحترام حيدة القناة وحرمة الملاحة فيها ، وتمكين الدولة صاحبة القناة من تحقيق أغراضها وخدمة وظائفها الانسانية ، ولا يتأتى ذلك الا اذا تركت هذه الدولة المصرية تدير قناتها فى جو من الهدوء والسكينة والثقة المتبادلة وتأخذ بأسباب القوة والنهوض ، حتى لا يتجاسر كائن من كان على المساس بحرمة القناة، فبحكم جريان هذا الشريان فى

صميم التربة المصرية والوظائف التى يؤديها تعتبر قوة مصر نقطة ارتكاز يرسى عليها السلام العالمى ٠

والمسألة لا تخرج عن أمرين :

أولا : اما أن تكون الشعوب مؤمنة بحـــــريتها ومستقبلها والحكومات مستعدة للتنازل عن كبريائها وغطرستها وشهوات من يتسلطون عليها ، احتراما للقانو الدولى العام وللمواثيق العالميـة ولحقوق الانسان ٠

وحينئذ لا يجوز بأية حال أن يتعرضـــوا لتلك الخطـــوة التاريخية التى خطتها مصر فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ بل يجب أن يباركوها ، وينتظرو الخير كله بنى الانسان نتيجة لها ٠

ثانيا : واما أنهم يؤمنون بأنفسهم فقط وبشياطينهم ولصوصهم وتاريخهم الاستعمارى الدنس ، ويتمسكون بهذا كله ، وعندئـذ لا نستطيع أن نقول الا أننا لن نلين أو نرجع للوراء ، بل سنقاتل حتى آخر قطرة من دمائنا ، وستهون كل تضحية فى ســبيل المحافظة على هذا الوضع، بل على المجد الخالد الذى حققه الرئيس، والمستقبل للحق والعدل ، وليس للمردة والشياطين ٠

قناة السويس

في إطارها الدولي

للدكتور ابراهيم صقر

ان تأميم قناة السويس جاء حلقة فى سلسلة من الصراع بين القومية المصرية الناهضة بقيادتها الواعية الرشيدة من جهة وبين الاستعمار الغربى الذى يصعب عليه بدرجة تزداد شدة ان يسلم بالحق ويستسلم للواقع من جهة أخرى ٠

ولهذا ينبغى أن ننظر الى التأميم فى اطاره الدولى الاقليمى الذى هو جزء لا يتجزأ من الاطار العالمى ٠

ولسنا بحاجة الى أن نوغل كثيرا حتى نثبت صحة هذا الاتجاه فى البحث ويكفى أن نشير الى مثل واحد ، وهو أن الجنـــــرال جروينتر القائد العام لحلف الاطلنطى قد صرح فى زيارته لامريكا فى النصف الاول من شهر أغسطس بأن « على أمريكا أن تتعاون مع حليفاتها للتأثير على الشعوب التى رفضت الاحلاف العسكرية لان الروسيين عازمون على كسب تلك الشعوب الى جانبهم » ٠

ويكفى كذلك أن نتذكر سلسلة مظاهر الصراع بين الـــكتلة الشرقية والغربية منذ انتهاء الحرب الثانية وفى شرقنا العربى كان القدر قد قضى للعروبة قيادة أدهى من أن تخدع وأوعى من أن تؤخذ على غير استعداد وما أن انتهت مصر وانجلترا الى اتفاق حتى هرول الذيول يدعون الى حلف غربى ووقف القائد من ورائه الشعب يقاوم كل محاولة للضغط أو الارهاب وكان حلف بغداد فى ناحية وكان الرد حاسما بالاحلاف الثنائية العربية وبالمشاركة الفعالة فى مؤتمر باندونج والاخذ بسياسة عدم الانحياز والحياد الايجابى ووضـع مصالح القومية العربية فوق كل اعتبار ٠ وكسبت جولة وقوومت من قوى لا تكافئنا ولكن قيادتنا لم تستسلم ولم تهن وأعدت نفسها لمواجهة كل احتمال وكانت صفقة الاسلحة واتفاقات تجارية تخفف ما نتعرض له من ضغط وتصرف محاصيلنا وتوفر لنا ما يحرمنـــا

من الاحتكار الغربى من سلع ـ أسلحة حربية أو سلع انتاجيـــة وبأسعار فى صالحنا • وكسبت جولة أخرى • ولكل كسب صداه فى بلورة الرأى العام العربى وتكتله ويقظته ـ وزاد ضيق الغرب بهذا القائد الذى جرؤ على مواجهته دفعا عن العروبة ودفاعـا عن مصالحها فقالوا لنحاول أن نعزل مصر وقائد مصر عن العالم الغربى ولتكن ضربة حاسمة نختار لها أدنى الثمرات ، ففى الاردن وبهـا جلوب وغير جلوب وليذهب اليها تمبلر وليهدد بعـــد ذلك ايدن ويتوعد فى صيغة الواثق المطمئن بأن الاردن فى جيبه وبأن النصر للاستعمار وكانت ضربة ••• قنبلة فى المعسكر الغربى صمت لها الاذان وخيبت الرجاء وكتبت لمعسكر العـــروبة النصر المبين ، وكسبت جولة ثالثة أعقبتها جولات طرد جلوب وأتباعه ـ الوحدة السورية المصرية ـ زيادة الاتفاقات التجارية مع الدول غير الغربية والتوسع فيها ـ الاعتراف بالصين الشعبية ـ الاســـتمرار فى سياسة عدم الانحياز ـ ورحلة الرئيس الى يوغوسلافيا وعقد مؤتمر بريونى ـ ودفاع عن العروبة فى كل مكان •

وقال الغرب : بم نحارب هذا الداهية ؟ بالاهتمـــام بالجانب الاقتصادى ، فى الاحلاف ـ قلنا لن يهمنا مثل هذا الضغط • ان دين أتشسون وزير الخارجية الامريكية السابق يطمئن أصحاب رؤوس الاموا لالامريكيين فيقول لهم :

« قد يظن البعض اننا سوف نشيد المصانع والمطاحن والمنـــاجم المتخلفة ان هذا ظن خطأ » •

وقد فضح الرئيس جمال فى خطاب ٢٦ يوليو نواياهم وأبرز التناقض الواضح فى أجهزتهم مما لا مجال للتفصيل فيه هنا •

المهم ان سترهم قد انكشف اذ تقدموا ـ خشية أن تقبل مصر عرضا روسيا ـ بعرض للمعاونة فى مشروع السد العالى وجاء من خلفهم البنك الدولى وأعطوا باليمين ••• وعدا وحاولوا بالشمال أن يعرقلوا ويعطلوا بالاصطياد فى الظلام ، ثم خيل لهم أن عرض

الروس انما هو كلمات تلقى ليس فيها معنى الجدية وما أسرع ما تنكروا لوعدهم، وحين مد الرئيس اليهم يدا متعاونة منعوا يدهم بطريق يصعب على الكاتب أن يجد كلمة مناسبة لوصفه وقالت جرائدهم وألسنتهم في قحة إنه رفض مقصود وضغط مرسوم لمحاولة لاضعاف عبد الناصر أملا في القضاء عليه حتى يخلو الجو فنسرح ونمرح ويدين لنا العرب كما كانوا وتعود عقارب الساعة الى الوراء حيث كنا السادة ولا مقاوم للآمرين ولا معقب ، وزاد على افتضاح أمرهم بهذا الرفض أن تصرفهم أدى الى اتخاذ اجراء حاسم لمواجهة الموقف ، وقرر الرئيس جمال أن تعتمد مصر على مواردها . فلا لندن ولا واشنطن ولا موسكو ولا غرب ولا شرق وانما نؤمم مشروعا مصريا بحتا بذلنا له الكثير ونالنا بسببه الكثير ولم ننل منه الا النذر اليسير ، ونحن بهذا نقضى حاجتنا دون افتئات على حق غيرنا أو اهمال فى مسئولياتنا ٠

واذ أممت شركة القناة المصرية ينتاب الغرب ذهول ويقوم ويقعد ويقول بلغ السيل الزبى وجاوز الصبر المنتهى ولا بد من ضربة قاصمة ٠ فمن يدرى بعد أن ألهب عبد الناصر المشاعر العربية ماذا يحدث لنفوذ الغرب ـ لمصالحه الباقية وامتيازاته النامية ـ للحكومات الموالية رغم ارادة شعوبها ـ هل تصمد ازاء هذا الوعى المتزايد والتيار الطاغى للقومية العربية التى وقفت تسند جمال رجلا واحدا والتى تبدت لها قوتها فى تكتلها وخيرها فى تجمعها ـ هذا فضلا عما يجرى من تطورات فى العالم ٠٠٠ لا تجرى على هواهم وانما تسند التنمية الاقتصادية والقومية الواعية وتقاوم الاستعمار لا بد اذن من درس قاس تلقنه مصر ليكون فى ذلك عبرة وعظة ٠٠ فماذا يكون ؟

مظاهرات عسكرية وتهديد باستعمال القوة ٠٠ ودعوة سافرة الى أن يلتهم الكبير الصغير وخارج نطاق الامم المتحدة ممن ؟ ومن زعماء العالم الحر الذى يدعو الى المساواة والاحتكام الى القانون ٠

وضغوط اقتصادية تنسى فيها الوعود وتداس الحقوق ...
ومحاولات لتعطيل الملاحة فى القناة بتحريض السفن على عدم دفع الرسوم للهيئة الجديدة والمرشدين على عدم العمل معها .. حتى يجدوا فرصة لاتهامنا بالعجز عن ادارة المرفق أو ضمان حـــرية الملاحة فيه واستمرارها . ولكن حكمتنا وصبرنا أوسع من ضيقهم ورعونتهم انهم يتحدثون عن ضمان حرية الملاحة فى القنـــــاة ويعرقلونها ... لغرض فى نفس يعقوب ، ولكن قيادتنا أدهى منهم وأحكم .. لقد فوتت عليهم غرضهم وهذا شاهد منهم .

اذ تقول جريدة نيوستيتسمان ان انجلترا وفرنســـا تريدان دفع عبـــد الناصر الى عرقلة الملاحـــة فى القناة ولكنه قد دحض مؤامرتهم . فليست المسألة اذن حرية الملاحة وضمان استمرارها .

واشتدت المحاولات وتكررت للتفريق بين القائد وجنـــوده في مصر والبلاد العربية ويكفينا للتمثيل ما قاله ايدن :

ولكن خاب ما يأثمون .. انهم يعترفون اعترافا فاضحا بخيبة أملهم فى تدبير انقلاب داخلى فى مصر .

واذ يحسون بالاثر السيء الذى تركته هذه المحاولات الرخيصة وعدم وجود أمل على الاطلاق فى أن تؤتى ثمرة ما يحولون الدفة الى التفريق بين مصر والبلاد العربية كما فعل سلوين لويد مؤخرا ولكن العرب الذين وجدوا خيرهم وقوتهم فى تكتلهم ووحدتهـــم ووقوفهم كالبنيان المرصوص يشد بعضه بعضا، هؤلاء العرب خيبوا الظن وقتلوا الامل الوليد لساعته .

ثم محاولة أخرى ، مؤتمر أو مؤامرة يحاولون به أن يكسبوا أية صفة شرعية لتعسفهم وظلمهم واصرارهم على السيطرة والاستغلال ان الرأى العام العالمى ضائق بهم وبتصرفاتهم فليحاولوا مخادعته ـ انهم يقومون بمظاهرات للارهاب والتهديد ثم يصدرون بيانا ثلاثيا ـ أى يتكتلون فيه لتقسيم الغنيمة وتوزيع الاسلاب ـ ويهدد وزير الخارجية الامريكية فى دهاء بأن اهمال قرار دولة أو دولتين شيء واهمال قرار مجموعة كبيرة من الدول شيء آخر . ويختار المدعوون

اختيارا يتضح فيـــه التحيز والاغراض ـ أربع وعشرون دولة ـ تؤكد الدوائر الغربية قبل بدء المؤتمر انها تضع فى جيبها منها على الاقل ست عشرة دولة ـ او الدول الثلاث تنسى أن السفن التى عبرت قناة السويس فى العام الفائت تتبع ٤٨ دولة ، وفى العام الذى سبقه ٤٦ دولة ٠ انها لا تدعو بناما ولا ليبيريا ٠ رغم نصيب رايتهما الكبير فى الحمولة المارة بالقناة ٠ لماذا ؟ لان معظم هذه السفن انما هى رؤوس أموال أمريكية مسجلة فى هـــاتين الدولتين وهنا مأساة ذات شقين الشق الاول ـ ان ملكية رأس المال لرعايا دولة ما تجب تبعيته للدولة المسجل فيها والعـــامل تحت رعايتها وهذا من المآسى فى الاستغلال والتحكم ، والشق الثانى هو أن بنما التى شقت قناة بنما فى أرضها يجب أن تحـــرم من أى فرصة تمكنها من معارضة ما للولايات المتحدة من امتيازات فى منطقة هذه القناة ٠

وهم يدعون تضليلا للرأى العام ان المؤتمر يمثـــل ٩٥ ٠/٠ من التجارة المارة بالقناة ، والحقيقة ان ساسة الغرب يحـــاولون التضليل بتبيان وجه واحد من المسألة ذات الوجهين ذلك ان كل بضاعة مارة لها مصدر ومورد فاحتساب النسبة المئوية على أساس الجانب الشمالى والغربى للقناة محض مخادعة وتضليل ويمكننا أن نرد على الغرب بقولنا على سبيل التمثيل المذهل ان الدول العربية منتجة البترول والتى يبلغ نصيبها من التجارة المارة خلال القناة قرابة ٦٠ ٠/٠ من مجموعها قد أهملت اهمالا تاما عند الدعوة لهذا المؤتمر ٠ فهل كان هذا لان الغرب يريد أن ينوب عنها لان الشركات صاحبة الامتياز تتبعه والمؤتمر مؤامرة للامتيازات والاســتثمارات الغربية ؟ وهل كان هذا لان الغرب يريد أن يتجنب وقوف العرب ثم غير العرب من الدول الاخرى الى جانب مصر ولهذا رأى أن يوفر على نفسه مقدما هذه المشقة ٠ انهم يعترفون ضمنيا بهذا ٠ انهم يرددون فى صحفهم بوضوح على اقتراح الرئيس جمال عبد الناصر دعوة جميـــع الدول المنتفعة بالمرفق للنظر فى ضمان حرية الملاحة

واستمرارها ـ لقد قالت هذه الصحف بأن الدول الغربية ليست على استعداد لحضور مؤتمر تتآلف فيه الدول العربية والاسيوية والشرقية بما لا يحقق أهداف الدول الغربية ٠

وتتآمر ١٨ دولة من الغرب وحلفاء الغرب وتقر مشروع دالاس ثم تكل الى لجنة خماسية من الدول ال ١٨ أمر تقديم محاضر المؤتمر للرئيس عبد الناصر ودعوته للمفاوضة بطريقة تبدو فيها الرغبة فى الاسراع بالامور الى نهايتها ويتوج مستر دلاس نهاية المؤتمر بتهديد مقنع يقول فيه « أما اذا كانت مصر من جهة أخرى غير راغبة فى السير فى طريق يبدو أمرا لا غنى عنه للدول التى تعتمد على الثقة أو تستخدمها بدرجة كبيرة فيبدو لى والحال كذلك أن هذا سوف يخلق موقفا جديدا يمكن أن تقرره حكومتنا فى حينه » ٠ ثم يصرح عند مغادرته للندن بقوله « وأعتقد أننا نحقق دائما ما نصبو اليه » !! ثم يصرح بعد وصوله الى الولايات المتحدة بقوله « اننا نرجو من الحكومة المصرية أن تحترم الاراء التى أبديت بوقار مشوب بالحزم » !! وصاحب ذلك ارغاء وازباء ومظاهرات عسكرية واستعدادات ، وحشود هنا وهناك ٠ فالمسألة اذن فى نظرهم هى أن تفهم مصر أنها لا بد أن تقبل الوضع كما رسم لها والا ٠٠!!

ونظرة فاحصة لمشروع الدول الغربية ودراسة مقارنة مختصرة بالتسوية التى حدثت فى مسألة تأميم بترول ايران قد تكشف الخبايا وتفضح النوايا وتبرز المستور ٠

فالصحف الامريكية تذكر أن الرسميين فى الولايات المتحدة يرون أن تنتظر الولايات المتحدة لتقوم بالفصل بين الجانبين وتعمل على حل المسألة بالصورة التى حلت بها المسألة الايرانية وكما قامت انجلترا من قبل بدور المهدد المتوعد تفعل اليوم انجلترا وفرنسا وتكيل لنا ولرئيسنا من الاتهامات ما تكيل وتحاول الولايات المتحدة أن تلطف وتتوسط وتحل المسألة حلا يعيد عقرب الساعة الى الوراء ٠٠

ماذا فعلوا فى ايران ؟ لقد فرقوا فسادوا ونجحـــوا فى قلب مصدق ووضع فى الركاب وبالتدريج وفى قسوة اشمأز منها الرأى العام فى الغرب ذاته تخلصوا من المعارضين واشتغل هوفـــر وهندرسون بحل المسألة ـ وكان حل عجيب· انه يعترف بالتأميم فالمرافق جميعها ملك ايران ترفرف عليها الراية الايرانيـــة ···
وبعد ··· لا شيء أكثر من هذا فقد عهد الى هيئة تجمع الكارتل العالمى للبترول بالقيام بكل العمليات التى كان من حق شركة الزيت الانجلو ايرانية أن تقوم بها وفقا للامتياز وسوى الامر على أساس ما اتفق عليه مع البلاد المجاورة وهو أساس المنـــاصفة فى الربح وامتد حق الانابة هذا الى نهاية الامتياز الملغى ·· لا اختلاف فى الحقيقة وان كان اختلاف فى الشكل ·

فاذا عدنا الى الاقتراح الامريكى بخصوص القناة نجد أنه يعترف بالتأميم ولكنه يقرر انشاء هيئة دولية للاشراف على ادارة القناة مدعيا أن ذلك بناء على اتفاقية ١٨٨٨ التى يدعى دالاس أخيرا فى ٢٧ أغسطس سنة١٩٥٦ أنها تدول القناة تدويلا أبديا(١) (وهذا أقسى من حالة ايران التى تحدد فيها حق الهيئة فى الادارة بما بقى من أجل الامتياز ـ ان العالم يتقدم !!) ·

وهو يقول ان هذه الهيئة تمثل فيها مصر وكما كانت الكلمة فى مؤتمر لندن للغرب وأتباع الغرب فكذلك يمـــكن ان ترتب الامور فى الهيئة المقترحة بما يهوون · فمصر هناك وكأنها ليست هناك ، مما يعيد الى الذاكرة ما سبق اتخاذه بالنســـبة لبترول ايران ·

والى متى ؟ ·· ليس الى انتهاء أجل الامتياز المجحف القـــديم وانما ·· الى الابد !!

وتعوض الشركة السابقة تعويضا عادلا ـ وتعطى مصر نصيبا عادلا من الايراد وهم الذين يحددون كل هذا ان مصر عليها أن تبصم ···

(١) قدم الرئيس جمال عبد الناصر احتجاجا على هذا القـــول أثبت فيه زيفه ·

ان الصراع الاستعمارى بين الدولة التى كان لها ما كان والدولة التى تتقدم معها لكتم أنفاس الدولة الصغيرة ـ فريسة السيطرة والتحكم والاستغلال ـ هذا الصراع كما ضاقت به المصالح الانجليزية فى ايران وان لم تجد محيصا من اشتراك المصالح الامريكية تضيق به المصالح الفرنسية وان لم تجد محيصا من التسليم للمؤتمرة الكبرى التى تشير فتطاع • ان كريستان بينو وزير الخارجية الفرنسى يرى ان يوزع الايراد بين مصر والشركة بطريقة ما حتى عام ١٩٦٨ ثم تئول الايرادات بعد ذلك لمصر وان كان يطالب بتعويض عادل للشركة • أما جون فوستر دالاس فيدعو الى أن تكون هناك ادارة دولية فعالة مستقلة منفصلة عن النفوذ السياسى لا ىدولة من الدول ـ مصر طبعا ! ـ وهو كما قلنا سابقا يقضى بضمان ايراد عادل ومنصف لمصر نظرا لاستخدام القناة وبالتعويض العادل للشركة وأنه يقضى بأن تكون الرسوم منخفضة لتواجه الاحتياجات السابقة وما يلزم لبرامج الصيانة والتحسين • فالمشروع ـ فى نظر مستر دالاس وزير خارجية الدولة التى تسيطر وحدها على قناة بنما وتجنى منها ربحا ـ المشروع ياسيدى القارىء يجب ألا يستهدف الربح ! اذا كان الربح يذهب الى الولايات المتحدة كما هو الحال فى قناة بنما فلا مانع أبدا أما اذا كان الربح سيدخل فى خزانة مصر ليصرف فى مشاريع ترفع مستوى معيشة مصر فلا ـ هكذا يقول مستر دالاس ـ بل ان هناك حقيقة خطيرة ما معنى الاقتراح بألا تستهدف ، الهيئة المقترحة الربح ؟ معناه الا تدفع السفن ما تدفع الان من الرسوم فاذا لاحظنا ان نسبة السفن التابعة لشركات رؤوس أموالها أمريكية (الولايات المتحدة ـ بنما ـ ليبيريا وقد يضاف اليها سفن العمل تحت راية دول أخرى أيضا) هـــذه النسبة كبيرة وتتزايد باطراد فاذا انخفضت الرسوم فان الفائدة ستعود على المصالح الامريكية (أصحاب السفن) المتزايدة وأكثر من هذا فاننا لاحظنا ان نسبة حمولة ناقلات البترول المارة فى

القناة تبلغ ثلثى مجموع حمولة السفن المارة بالقناة وان كمية البترول ومشتقاته التى تمر فى القناة تبلغ قرابة ثلثى البضاعة المارة فى القناة · وان الشركات الامريكية تسيطر على الجزء الاكبر من موارده وعلى جزء كبير من مصانع تكريره وعلى جزء كبير من ناقلاته أمكننا أن نرى بوضوح أن المكسب الامريكى فى هذا الاقتراح كسب بارز · فضلا عن أن النص على أن الهيئة الجديدة يجب ألا تستهدف أى ربح يخلع على الاقتراح ما يخيل للرأى العام العالمى أنه مزايا انسانية بينما هو فى حقيقته أخذ اللقمة من فم مصر التى تريدها لتخفف من فقرها وترفع قليلا من مستوى معيشتها· ولا يستغرب القارىء بعد ذلك ان يرى دالاس أن يكون تدويل الادارة على هذه الصورة أبديا اما انجلترا صاحبة أكبر حمولة تمر خلال القناة وصاحبة شركات البترول ·· انجلترا هذه فما الضير عليها اذا كانت حكومتها ستأخذ ما يعوضها وبعد ذلك ستضمن لسفنها وشركاتها هذه الميزة الابدية ـ لا غرو ان رحبت بالاقتراح ـ حتى ولو كان فيه القضاء على حقوق مصر فى السيادة وفيه القضاء على حقوق مصر فى الربح ـ مصر التى هى فى حاجة أشد الى هذه الحقوق وقد أنهكها اغتصاب طويل أخذ من جسمها وهد من قواها الكثير ·

ولنسأل الذين يتحدثون عن تدويل ادارة القناة عن رأيهم فى القنوات والممرات الدولية الاخرى ما رأى الرئيس ايزنهاور ومستر دالاس فى قناة بنما التى تسيطر عليها دولة واحدة سيطرة كاملة · ولا يغير من وضع هذه القناة من ناحية أهميتها للعالم أن يقول الرئيس ايزنهاور فى اقتضاب « ان وضع قناة بنما مختلف » والامريكيون يعرفون قبل غيرهم ان السفن التى مرت خلال قناة بنما عام ١٩٥٣ مثلا تمثل ٣٣ دولة فى العالم · وما رأى أمريكا وتركيا التى تقف وراءها دائما فى البسفور والدردنيل وهما تعرفان جيدا ان قرابة نصف الصادرات الروسية تمرمنها ؟

واذا كانت القناة لابد أن تدول ادارتها لاهميتها للعالم كطريق للمواصلات فما الرأى فى طرق المواصلات الاخرى وأمريكا تسيطر على الجزء الاكبر من نشاط الطيران التجارى فى العالم ؟

بل اذا تحدثنا عن الاشياء الاخرى ذات الاهمية الدولية فيمكننا أن نتطرف وندخل فى حسابنا كل شىء فى الوجود فى هذا العالم المتشابك المترابط الذى يعتمد بعضه على بعض فهل تدول ادارة كل الموارد والاشراف عليها والحقيقة التى يسجلها الغرب دائما هى انكار كل هذه المبادىء — ففيم اذن الاصرار على قلب الوضع فى حالة قناة السويس ؟

هذه القناة ليست فى حقيقتها سوى استغلال لعوامل طبيعية مختلفة حبتنا بها الطبيعة كما حبت الولايات المتحدة بالبترول وغيره من الموارد الضخمة دون غيرها من الدول فاذا استفدنا من هذه العوامل الطبيعية بشق مجرى يفيد العالم فمن حقنا أن نستفيد من هذا المورد والا فما فضل الولايات المتحدة فيما حبتها به الطبيعة من ثروة ؟ وهل تقبل أن تدار هذه المنح عن طريق هيئة دولية لا تستهدف الربح ؟

ويبدو للباحث المنصف الذى يهتم بحرية الملاحة فى ذاتها ان النقطة الهامة هى أن يوفق بين استغلال مصر للمرفق ومصالح الدول التى تفيد منه ومن حسن الحظ ان المصلحتين يمكن أن تسيرا معا ، فمن مصلحة مصر ان تحسن القناة وتصونها وتضمن حرية الملاحة وسلامتها واستمرارها فهذا سوف يدر عليها ربحا متزايدا وعملة أجنبية هى فى أشد الحاجة اليها ومن مصلحة الغرب أن يكون ذلك اذ يعتمد كثير من بترولهم الذى لابد له من أسواق خارجية على القناة لانتقاله الى هذه الاسواق — وليس فقط من مصلحة الغرب والشرق · ثم ان هناك من الوسائل والضمانات ما يكفل للدول المستفيدة قيام مصر بمسئوليتها وتعاونها مع هذه الدول فى نطاق هيئة الامم المتحدة فى اتخاذ كل ما يلزم للوفاء

بواجباتها ومحاسبتها في نطاق الهيئـــات الدولية عند اللـزوم ولمصر دولة صغيرة لا يمكنها أن تتحدى الرأى العام الدولى وفى غير الحق ؛ والدول التى ترغى وتزبد اليوم اذا كانت تفعل ذلك بحق من أجل الخوف على حرية الملاحة فى القناة ولم يحدث بعد ما يمكن أن تحاسب عليه مصر من ناحية حرية الملاحة هل يعجزها اذا قصرت مصر يوما فى مسئولياتها أن تحشد حشودها وتنذر بالويل والثبور وحينئذ بالحق •

والشركة السابقة كانت تعمل وهى تستهدف الربح وكثيرا ما أهملت من ناحية مسئولياتها عن المجرى وتحسينه •• الخ ومع هذا لم تشك الدول التى تزمجر اليوم ولم تهدد ولم تتوعد •

والهيئة الجديدة لم ترفع الرسوم التى كانت تجبيها الشركة السابقة فما السر فى هذا الوعيد والتهديد ؟

ان الحقيقة التى ينبغى للعالم أن يعرفها هى ان اتفاقيـــة عام ١٨٨٨ انما جاءت بسبب خوف الدول الاخرى من تأثير وجـود انجلترا فى مصر وسيطرتها عليها وان انجلترا هى التى وقفت من قبل فى صلابة ضد تدويل الاشراف والحماية وان انجلترا هى التى خالفت اتفاقية ١٨٨٨ المرة بعد المرة منذ عقدها الى الامس القريب وانما كثيرا ما استعملت القناة للسيطرة على مصر كما استعملت مصر للسيطرة على القناة وان الشركة كثيرا ما تآمرت خصوصا مع انجلترا واعتدت على حقوق مصر وسيادتها • بل ان هذه الشركة لم تف بالتزاماتها نحو الملاحة الدولية سواء طبقـا لعقد الامتياز أو بتنفيذ برامج التحسين فى مواعيدها فليســت الشركة أو الدول التى تسندها هى التى تتحدث عن الثقـة وعن العهود والالتزامات ومصر الى جانب حقها الثابت فى تأميم أى مرفق من مرافقها ــ كان من واجبها وهى المسئولة أولا وأخيرا عن المرفق تجاه العالم ان تؤممه وتضعه تحت اشرافها المباشر •

ونحن اذ نكشف الاستعمار الغربى للعالم ينبغى أن نوضح له أننا ونحن المسئولون قانونا وواقعا عن حرية الملاحة فى القناة

لن نتردد فى مقاومة كل محاولة للاعتداء علينا دفاعا عن حرية الملاحة فى القناة ودفاعا عن أنفسنا فاذا حدث خلال هذا الدفاع المشروع ما يعطل الملاحة بالقناة أو ما يؤثر على القاعدة العسكرية فى المنطقة فالمسئولية فى ذلك تقع على الغرب المعتدى · وليعلم الجميع أنه ليس من مصلحتنا ان تنسف القناة أو تغلق أو تعطل ولا يمكن لاحد أن يتصور كما يقول هانسون بالدون فى النيويورك تيمز – ان تلحق مصر بنفسها ضررا ماحقا واذا حدث ذلك فسوف يكون بالرغم منا بل اننا سوف تقاوم حدوثه بكل مافى مكنتنا من وسائل ·

أما خشية الدول الغربية مما قد يحدث فى البلاد العربية فقد أوضح مسئول كبير فى سوريا الامر مؤكدا ان الحكومة ستقوم بحماية الانابيب فهذه مسئوليتها وان كان يرجو ان تتصرف دول الغرب بحكمة فى مشكلة قناة السويس حتى لا تستفز الرأى العام بدرجة تصعب معها السيطرة عليه · وهذه مسائل خاصة أولا وأخيرا بالسلطات فى هذه الدول الشقيقة وان كان يبدو انه لا يخشى على مصالح الغرب المشروعة ما دام يسلم بالامر الواقع فلا ينسى حق أصحاب البلد فى نصيب معقول من ثروته ·

ونحن بعد كل هذا نلفت نظر الرأى العام العالمى ان المسألة فى حقيقتها اعتداء سافر على حق دولة صغيرة فى أن تتبنى السياسة التى ترى فيها أحسن صوالحها ما دامت تعمل فى حدود سيادتها ولا تعتدى على أحد ولعل الامر أوضح من أن يشرح لان الوقت فى صف الحق والعدالة قد يتقدم بالعالم خطوات الى الامام ويوفر عليها كثيرا من العناء والبلاء والرجوع القهقرى – فالقضية قضية الدول الحرة جميعا بل هى قضية الانسانية ·

وليكن واضحا لدى الرأى العام العالمى اننا اذا كنا نتصرف فى حذر وحكمة وكياسة وندعو الى المسالمة والتعاون فان هذا لا يعنى اننا لا نتصرف كذلك فى حزم واصرار تمسكا بحقوقنا المشروعة ومحافظة عليها ·

ونحن اذ نسمع الرأى العام العالمى صوتنا فمن واجبنـــا ان نلتفت الى الامة العربية التى هى جزء منا ٠

ان الغرب يعادى جمال لا لتأميم قناة السويس فى ذاتها وانما لانه رمز سياسة عربية أصيلة يمقتونها انهم يوجهون اليـــه الهجوم ضيقا بما حدث وخوفا مما يأتى ورغبة فى القضاء على ما كسب العرب واعادة عقرب الساعة الى الوراء ٠

وترى هل يصيخ الغرب الى الحق ؟ أم تدفعه تناقضـــاته الاستعمارية وطبيعته الطفيلية ومصالحة الرأسمالية الى التمسك باستغلال الاخرين وتسخيرهم ابقاء على الوضع المشين مما لا يتفق مع ما يدعيه « العالم الحر » من حرية ومساواة وانسانية ؟ هذا تساؤل نترك الاجابة عليه للزمن ـ أما نحن فلنـــكن على استعداد ويقظة واصرار ، ولنثبت ومن ورائنا الرأى العام العربى بل العالمى ـ لنثبت للغرب أننا لها وأننا سنظل الى جانب الحق ندافع دونه الى آخر قطرة من دمائنا كما قال الرئيس جمـــال عبد الناصر ٠

قناة السويس
والممرات المائية الدولية

للدكتور عادل عامر

ان الكلام على قناة السويس كممر مائى حيوى يدفع المرء راغما الى الكلام عن الممرات المائية والمضايق الاخرى لشدة الشبه ، وقوة التلازم بين الجميع • وقد كانت الممرات المائية سواء أكانت طبيعية أو صناعية دائما موضع منافسات الدول البحرية الكبرى ، وذلك لضمان حرية الملاحة بالنسبة لسفن تلك الدول عبر هذه المضايق والممرات •

وقد أثارت المضايق مشاكل عديدة ومعقدة ، أهمها موضـــوع سيادة الدولة التى يقع الممر أو المضيق فى حوزتها • كما أثارت مسألة حق الدول فى المرور عبر تلك المضايق سواء أكان ذلك فى وقت السلم للسفن التجارية ، أم كان فى وقت الحرب للســفن الحربية ، لضمان تموين الجيوش المتحاربة •

ومن الضرورى ان نذكر فى هذا المقام أن المضايق التى كانت توصل ما بين آسيا وأوربا ، أو بمعنى آخر بين الدول الواقعة على ضفتى البحر الاسود والبحر الابيض المتوسط أصبحت فى وقت من الاوقات محور «المسألة الشرقية» فقد لعبت الدبلوماسية الاستعمارية فى القرن السابع عشر بمبادىء القانون الدولى فتارة تحل لنفسها مبدأ معينا وتارة أخرى تحـــرمه بعينه عـلى غيرها ، دون مبالاة بتلك المبادىء فى حد ذاتها •

فمن ذلك انها أخذت تؤيد حق السيادة الاقليمية فى الدولة على المضايق ، وتجعل الاشراف الكامل عليهـــا حقا خالصا للدولة بوصفه عملا من صميم أعمال السيادة ، ثم تعود أحيانا أخرى فتنكر

لهذه المبادىء ، وتزعم أن تنظيم المر عبر القناة يجب أن يتـــم بواسطة الدول الاستعمارية الكبرى ، وذلك تمشيا مع مصالحها التجارية والاقتصادية وأطماعها السياســـية فى ذلك الوقت ، متجاهلة ما سبق أن قررته من حق السيادة الاقليمية للدولة على مضايقها .

ومما يعزز صدق هذا ما سجله التاريخ على انجلترا نفسهـا ، فهى التى تحمست لمبدأ السيادة الاقليمية ، وحـــق الدولة فى الاشراف على ما يقع فى حوزتها من ممرات ومضايق‌مائية ، فقـــد كانت انجلترا منفردة بحكم مصر لا يشـاركها فيها سواها ، ولم تقبل حينئذ أى نوع من أنواع الاشراف الدولى ، الذى بمقتضاه تصان مصالح الدول ذات الصلة بالملاحة فى القناة ، وليس أدل على ذلك من أنه عندما اجتمعت اللجنة الدولية فى باريس عـــام ١٨٨٥ وقدم المندوب الفرنسى اقتراحا خاصا بانشاء لجنة للمراقبة لضمان حرية المرور بالقناة، وعلق مندوب‌آخر على أن ذلك لا يتنافى مع حقوق السيادة التى هى للسلطان لان اللجنة المقترحة ستعاون الحكومة المصرية وستكون رياستها لمندوب تركيا الا أن منـدوب بريطانيا لم يسكت على ذلك ولم يلبث أن قال أن حكومته تعارض فكرة لجنة المراقبة على‌حرية الملاحة وترى أن‌يكون تفويض هذا الامر لحكومة الاقليم ، بل لقد عزز قوله هذا زميل له بقوله ان الموافقة على الاقتراح الفرنسى يترتب عليه ايجاد سلطة ثالثة على شواطىء القناة بجانب الحكومة المصرية والشركة وانه لا داعى لتعـديل النظام القائم الان بعد أن أثبتت التجارب كفايته بعد افتتــــاح القنـــاة .

كما أنها بعد أن وقعت اتفاقية ١٨٨٨ التى تعد بمثابة دستور الملاحة فى القناة فانها لم تراع حرية الملاحة ولم تأبه بمصـــالح بقية الدول واستبدت بالامر فيها فخرقت بذلك أحكام الاتفاقية وأغلقت القناة فى وجه السفن المعادية خلال الحربين الاولى والثانية محتجة فى ذلك ـ كما جاء فى مجلة قانونية معروفة باسم لو تايمز

في عددها الصادر بتاريخ ٢٧ يوليو سنة ١٩٣٥ اذ قالت « انــه بالنسبة لقناة السويس فان انجلترا لا تزال الدولة الحامية ، وان حرية الملاحة ذات أهمية قصوى للدول المحاربة وانه اذا ما أعلنت احدى الدول الحرب على دولة أخرى فانه لا يجوز لها أن تحتج اذا ما أغلقت الدولة الحامية القناة في وجهها ولا سيما ان معظـم دول العالم قد وقعت اتفاقية نبذ الحرب المعروفة باسم اتفاقيــة بريان ــ كيلوج وختمت المجلة مقالها بقولها « ان على الدولة التى تطالب باحترام اتفاقيات أن تحترم التزاماتها الدوليـــة ٠ واذا ما اجتمعت عصبة الامم في دورة استثنائية لمنع الحرب فاننا نقترح أن تعطى لانجلترا ــ وهى الدولة الحامية ــ توكيلا منها يسمح لها بغلق قناة السويس في وجه السفن المحاربة وفي وجه القــوات المسلحة ، ولما قررت مصر أخذا بهذه المبادىء التى تشيعت لهــا انجلترا من قبل ، وتزعمت الدعوة اليهــا عندما كانت مصر في قبضتها فحسب عادت انجلترا فداست تلك المبادىء، وراحت تنادى بنقيضها ألا وهو الاشراف الدولى على ادارة هذا المرفق ٠

وليست هذه أول سابقة لانجلترا تتنكر فيها للمبــادىء التى تقرها حينا ، وتضرب بها عرض الحائط تارة أخرى ، بل ان الامثلة على ذلك كثيرة ومتعددة ، فقد عارض لورد سالسبورى في مؤتمر برلين للماركيز «دى لاندزدون » الذى كان ينـــادى بضرورة تنظيم المرور عبر المضــايق التركية ، بالاتفــاق بين الدول الاستعمارية الكبرى ، في حين أن انجلترا بعـــد أن انتصرت في الحرب العالمية الاولى ، وبعد أن أقفلت المضايق التركية في وجهها عادت فطالبت بانشاء هيئة دولية سميت بهيئة الممرات ، تشبه هيئة الدانوب الدولية التى أنشت عام ١٨٥٦ ، وخولت تلك اللجنة سلطات واسعة تكاد تكون مطلقة ، غير أن انجلترا لم يدر بخلدها حينذاك أن الاحداث سوف تتمخض عن حركة مصطفى كمال ، كما تمخضت الاحداث عن الثورة المصرية التحريرية ، ففى عهد مصطفى كمال أبرمت معاهدة لوزان ســـنة ١٩٢٣ ، التى

تضمنت فيما تضمنت ، تحرير مضيق الدردنيل من ذلك الاشراف الدولى وأعادته الىحظيرة السيادةالاقليميةالتركية، حتىغدا النظام المتبع فى هذا المضيق الدولى ، هو أنه فى حالة السلم تكون الحرية مطلقة لجميع السفن التجارية مكفولة ، وفى حالة دخول تركيا طرفا فى حرب تسترد حقها فى تحصين المضايق والدفاع عنها ، والاشراف التام على أمر الملاحة فيها ، وسلامة مركزها العسكرى ، على أن تكون تلك المنطقة مجردة عسكريا تجريدا تاما فى نظير أن تضمن الدول الموقعة على اتفاقية لوزان خصوصا الدول الكبرى منها ، سلامة هذه المضايق من كل اعتداء ، وأن تقوم لجنة دولية فى استانبول مهمتها التأكد من سلامة حرية الملاحة وضمان تنفيذ أحكام المعاهدة ، غير أن تركيا رأت أن الاحكام الخاصة بالمضايق فى معاهدة لوزان فى غير صالحها وأخذت تسعى للتخلص منها حتى انتهت جهودها عام ١٩٣٦ بعقد معاهدة مونتريه التى أعادت حرية المرور التامة لجميع السفن التجارية والحربية على السواء فى وقتى السلم والحرب على ألا يتعدى قوة الاسطول الذى يمر بالمضيق ، قوة أقوى أسطول لاحدى الدول الواقعة على البحر الاسود ·

هذا وقد أعطيت تركيا الحق فى تحصين بعض المناطق الواقعة على ضفاف المضايق الامر الذى لم تتوان فى تنفيذه ·

فقامت بانشاء التحصينات العسكرية للدفاع وورثت تركيا بعد ذلك بمقتضى هذه الاتفاقية اختصاصات اللجنة الدولية التى سبق انشاؤها بمعاهدة لوزان ·

وتأبى الأمثلة الا أن تتكرر وتتوالى ، ذلك أن قناة باناما التى توصل هى الاخرى بين المحيطات كانت موضع مناقشات ومؤامرات بين الدول البحرية الكبرى ولا سيما بين الولايات المتحدة وبريطانيا الى أن اشترت الاولى الاراضى المجاورة والمحيطة بهذه القناة ، حتى تضمن السيطرة على تلك المنطقة الحيوية ، غير أنه بالرغم من ذلك ، وبالرغم من شراء الولايات المتحدة لتلك

المنطقة فان الوضع القانونى لمنطقة قناة باناما لم يتغـــير اذ أن الولايات المتحدة التى تدير بمفردها هذه القناة ، لا تتمتع بحــق السيادة على تلك المنطقة، التى ما برحت فى حوزة جمهورية باناما، وليس لها الا أن تزاول أعمال السيادة على هذه المنطقة نيابة عن جمهورية باناما بموجب المعاهدة الدولية ، الا أنه من الجـــدير بالذكر أن نقرر أن للولايات المتحدة التى تعتبر الدولة المحافظـة على حياد هذه القناة ، حيادا بنى على نسق حياد قناة السويس ، وقرر طبقا للمادة السادسة من معاهدة هاى فاريللا ، أن تقيـــم تحصينات وتحشد الجيوش فى تلك المنطقة لضمان حرية الملاحة وحياد المنطقة الاستراتيجية الحيوية ، كما سبق أن قررنا من أنها تزاول تلك الحقوق نيابة عن جمهورية باناما فى استعمال حقوق ومقتضيات السيادة الاقليمية على هذه المنطقة ، وليس لأمريكا أى حق أصيل غير تلك النيابة .

أما منطقة جبل طارق فقد تمادى الاستعمار بعــــد أن حاك المؤامرات فاستطاع الاستيلاء على منطقة جبل طارق الواقعة جنوب اسبانيا ، وأنشأ التحصينات القوية فيها ، فى حين انه قد استطاع الاستيلاء والتحكم على المنطقة كلها وذلك بتدويل منطقة طنجـه ، وجعلها منطقة حرة ومحايدة ، وطليقة من أى سيطرة أخرى اللهم الا السيطرة البريطانية ، وبذلك استطاعت بريطانيا التحكم التام فى منطقة البحر الابيض المتوسط .

أما بالنسبة لمنطقة طنجه التى أصبحت حرة بموجب اتفاقيـــة سنة ١٩٢٣ فان سيادة سلطان مراكش عليها قائمة شرعا وقانونا، وان السلطة التى تباشر مظاهر السيادة أى أعمال الحكم والادارة وضمان الامن العام ، انما تباشر تلك الاعمال نيابة عن صـــاحب الحق الاصيل فيها وهو سلطان مراكش ، وتمارسها وفقا للمادة الثانية من معاهدة الحماية المعقودة سنة ١٩١٢ ، والمادة السابعة من الاتفاقية الفرنسية ــ الاسبانية الخاصة بمراكش المبرمة فى نفس السنة .

ويتضح من كل هذا أمران :

الاول : ان المضايق سواء أكانت طبيعية أو صناعيـة ، كانت دائما أبدا كما سبق أن نوهنا بذلك موضع مؤامرات وتنافس الدول البحرية الكبرى ولا سيما بريطانيا ، وكانت تلك الدول تسعى دائما أبدا الى احتلالها ، أو فرض سيطرتها عليها بأى شكل من الاشكال ، فاذا تعثرت فى ذلك أو طاش سهمها ، سعت الى تدويلها وفرض الاشراف الدولى عليهـــا ، أو بمعنى أدق فرض الاستعمار الجماعى عليها بعد أن خابت فى فرض الاســـتعمار الفردى •

غير ان التطور التاريخى أظهر انه عندما بدت أهمية مضـــيق معين من الناحية الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية ، فقدت الدولة صاحبة السيادة على هذا المضيق ، انفرادها بالاشراف عليه، وذلك بسبب تكالب الدول الاستعمارية للسيطرة عليه ومحاولتها الجامحة فى الاستيلاء على هذا المضـــيق أو تدويله على الاقل ان فشلت فى ذلك ، ثم لا يلبث الاشراف الدولى أن يتبـدد عندما تشعر الدولة بحقها الخالص بالانفراد بالاشراف على ذلك المضيق، فيعود هذا المضيق الى حوزة السيادة الاقليمية للدولة ، والامثلة على ذلك كثيرة ومتعددة فقد كان مضيق الدردنيل كما قلنا موضع منافسات ومؤامرات عديدة من جانب الدول البحرية فى فجـــر العهد الملاحى ، الى أن أصبحت تلك المسألة من أهم المشاكل التى كانت تدور حولها السياسة الاستعمارية منذ القرن السابع عشر الى عهدنا هذا، ولما شعرت تركيا بخطرهذا المضيق ومدى ما يسببه الاشراف عليه من انتقاص سيادتها ، عادت وطالبت بالانفـــراد بالاشراف على هذا المضيق واسترداد حقوقها عليه ، وقد نجحت فعلا عام ١٩٣٦ بابرامها اتفاقية مونتريه المعروفة •

وكذلك كان شأن قناة السويس المصرية فانه حتى قبـــل حفرها بادر عميد من عمــــداء السياسة البريطانية آنذاك الا

وهو بالمرستون اذ قال انه « اذا تم حفر هذه القناة فان انجلترا ستضطر عاجلا أو آجلا ضم مصر اليها » ... الامر الذى اكتوت مصر بناره فعلا سبعين عاما .

بل أكثر من ذلك فان الفكرة الاستعمارية كانت كامنة فى قرارة نفس دى ليسبس ذاته وفقا لما جاء فى كتاب شارل رو الذى قال فيه أن فردنان دى ليسبس قد تأثر تأثرا عميقا من قرار التحكيم الذى أصدره نابوليون الثالث واضطرت الشركة نزولا عليه الى رد معظم الاراضى التى كانت فى حوزتها والتى كان يحلم فردنان دى ليسبس بتحويلها تدريجيا الى مستعمرة فرنسية داخل الاراضى المصرية .

ثم تطور الزمن واستشعرت مصر مدى تجزئة سيادتها بترك جزء من أراضيها تحت سيطرة أجنبية، مما دفعها الى أن تعمل جاهدة على استرداد هذا الجزء وبالفعل عاد الى حظيرة السيادة المصرية يوم ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ وبذلك اكتملت حلقات التطور التاريخى بالنسبة لهذه القناة التى ستظل مصرية ما دام فى أبناء مصر من يزود عنها ويدفع عنها أطماع المستعمرين .

وهذا ان دل على شىء فانما يدل على أن الاشراف الدولى أمر عارض وغير طبيعى يتنافى والاوضاع الشرعية السليمة لمركز هذه المضايق ، ويقضى على السيادة الاقليمية للدولة ، وتبقى الحقيقة الخالدة والاصل الثابت وهو حق الدولة المطلق فى السيطرة على اقليمها والا انتقصت سيادتها .

الامر الثانى : ان سيادة الدولة الاقليمية على أرضها المجاورة للمضيق ، سيادة لا تتجزأ ولا تزول بمقتضى الاشراف الدولى ، سواء أكان ذلك برضائها كما هو الوضع الطبيعى أو كان ذلك رغما عن ارادتها ، كما كان الحال بالنسبة لقناة السويس عندما كانت جيوش الاحتلال تقوم فى ربوعها .

وليس أدل على ذلك من أن تركيا ، صاحبة السيادة الاقليمية على مضيق طبيعى هو مضيق الدردنيل ، قد أبت أن تشرف عليه

لجنة دولية ، إذ اعتبرت أن ذلك الاشراف ما هو الا انتقـــــاص لسيادتها وحد من حقوقها الشرعية على اقليمها ، مما حدا بها إلى السعي الحثيث لالغاء هذه اللجنة ، وبالفعـــــل نجحت في ذلك بابرام اتفاقية مونتريه سنة ١٩٣٦ التي ورثتها اختصاصات اللجنة الدولية التي كانت قد أقرتها معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ ٠

أما بالنسبة لقناة السويس فقد كانت هي الاخـــرى بحـكم موقعها الجغرافي ، ومرورها في أرض كلها مصرية ، تعتبر جزءا لا يتجزأ من الاقليم المصري ، وتقع بالتالي في نطاق سيادة مصــر الاقليمية على الرغم مما قد يغشى البصر بسبب وجود لجنة دولية كا نالمفروض أن تكون مهمتها مجرد التأكد من تنفيذ وضمان حرية الملاحة ، فبالرغم من هذا الاختصاص الضيق المحدود ، تنكرت لها انجلترا ووأدتها في مهدها ، قبل أن ترى النور فلم يقدر لها أن تجتمع ولو مرة واحدة كما تقضي أحكام اتفاقية ١٨٨٨ ٠

واحتجت انجلترا على ذلك بأن وجود سلطة ثالثـــــة بجانب الحكومة المصرية وشركة القناة يتنافى ولازمات السيادة المصرية ، وبذلك رفضت أي نوع من أنواع الرقابة الدولية التي سوف تنقص من مركز بريطانيا في مصر لصالح الدول الاخرى ٠

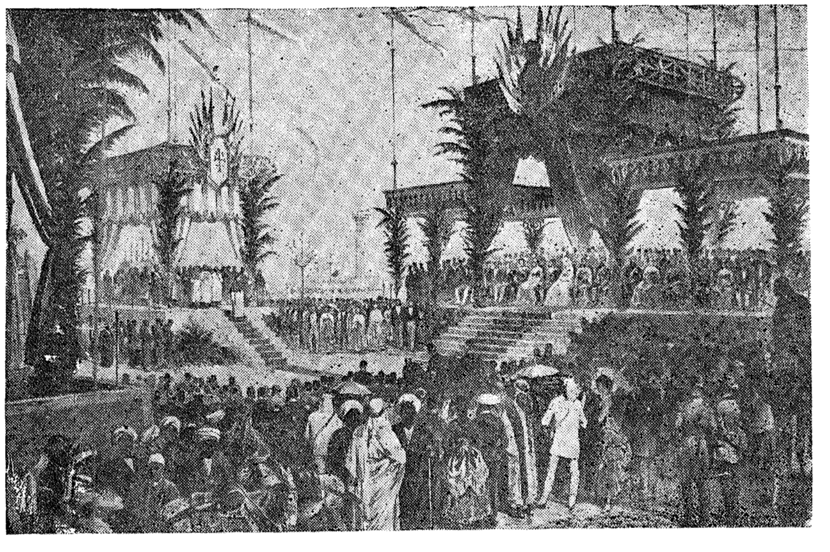
ومن القواعد العامة المعروفة في القانون الدولي ان الدولة صاحبة المضيق ، لها الحق في منع مرور السفن المعادية لها ، بل ان اتفاقية مونتريه سنة ١٩٣٦ ، أعطت لتركيا أكثر من هذا الحق، فخولتها تحت رقابة عصبة الامم حق منع مرور سفن بعض الدول قبل أن تقف موقف العداء فيها اذا ما رأت نفســـــها مهـــددة بخطر الحرب ٠

واذا كان هذا هو الحال بالنسبة للمضايق الطبيعية ، وجب أن يطبق ذلك من باب أولى على المضايق والقنوات والممرات التي صنعتها يد البشر باذن من الدولة صاحبة السيادة الاقليمية ٠

وبالرغم من كل هذا فان مصر لم ترد أن تتمسك بشيء من ذلك بل انها ألزمت نفسها باحترام اتفاقية ١٨٨٨ بضمان حرية الملاحة في القناة ٠

الاتفاقيات والمعاهدات

والبيان الثلاثي



حفل قناة السويس الذى أهدرت فيه أموال المصريين

فرمان الامتياز الاول

المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

مادة ١

يؤسس المسيو فرديناند دلسبس شركة تعهد اليه بادارتهـا تسمى « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء واعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر الابيض المتوسط والاخر على البحر الاحمر وبناء مرفأ أو مرفأين ٠

مادة ٢

يعين مدير الشركة دائما من قبل الحكومة ، ويختار ما أمكن من بين أكبر المساهمين فى الشركة ٠

مادة ٣

مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبتـدىء من التاريخ الذى تفتتح فيه قناة البحرين ٠

مادة ٤

تجرى الاعمال على نفقة الشركة وحدها ٠ وتمنح بدون مقـابل جميع ما يلزمها من الاراضى التى ليست ملكا للافراد ٠ ولا تكون التحصينات التى ترى الحكومة القيام بها على نفقة الشركة ٠

مادة ٥

تجبى الحكومة سنويا من الشركة ١٥ ٠/٠ من صافى الارباح المستخلصة من ميزانية الشركة ، عدا الفوائد والحصص الخاصة

بالاسهم التى تحتفظ الحكومة بحق الاكتتاب فيها لدى اصـدارها وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيذ الاعمال أو لقيام الشركة بمهمتها . ويوزع الباقى من صافى الارباح على الوجه الاتى :

٧٥ ٠/٠ للشركة .

١٠ ٠/٠ للاعضاء المؤسسين .

مادة ٦

يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة وخديوى مصر ، ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ، ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها .

مادة ٧

اذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيـــل وممر البرزخ بانشاء طريق صالح للملاحة أو اذا سلكت القناة البحرية طريقا متعرجا يرويه ماء النيل تنـــازلت الحكومة المصرية للشركة عن الاراضى الداخلة فى الاملاك العامة مما لا يزرع اليوم لتقوم بريها وزراعتها على نفقتها او باشرافها .

وتنتفع الشركة بالاراضى المذكورة مع اعفائهـا من الضرائب عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة . وتدفع ضريبة العشر للحكومة المصرية فى مدة ال ٨٩ سنة الباقية لانقضاء مدة الامتياز، وبعد ذلك لا يجوز لها المضى فى الانتفـــاع بالاراضى المذكورة الا اذا دفعت للحـــكومة ضريبة تعادل ما هو مفروض على الاراضى المماثلة لها .

مادة ٨

تلافيا لكل صعوبة تتصل بالاراضى التى ستتنازل عنهـــا الحكومة للشركة صاحبة الامتياز يضع المسيو لينان بك المهندس

من قبلنا لدى الشركة رسما يبين الاراضى الممنوحة سواء لانشاء القناة البحرية وقناة التغذية المتفرعة من النيل ومؤسساتهما أو للاستغلال الزراعى وفقا لاحكام المادة ٧ ٠

هذا ومن المتفق عليه أن كل مضاربة تتعلق بالاراضى الداخلة فى الاملاك العامة التى ستمنح للشركة محظـــورة من الان وأن الاراضى التى كانت تخص الافراد وطلبت منها فى المستقبل سقيها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقة الشركة يدفعـــــون اتاوة قدرها ٠٠٠ عن كل فدان مزروع (أو اتاوة تحدد بالاتفاق الودى بين الحكومة المصرية والشركة) ٠

مادة ٩

وأخيرا تمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لاعمال القناة والمبانى التابعة لها مع اعفائها من الرسوم ، كما أنها تنتفع بهذا الاعفاء فيما يتعلق بالالات والمواد التى تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها ٠

مادة ١٠

عند انتهاء الامتياز تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ ، وتستولى على قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها وتؤول اليها ملكيتها الكاملة ٠ ويحدد مقدار التعويض الذى يمنح الى الشركة فى مقابل تنازلها عن المهمـــات والاشياء المنقولة باتفاق ودى أو بطريق التحكيم ٠

مادة ١١

يعرض نظام الشركة علينا فيما بعد بواسطة مديرها ويجب أن يحوز موافقتنا ٠ ولا بد من اقرارنا مقدما أى تعديل قد يدخل عليه فى المستقبل ٠ ويجب أن يذكر نظام الشركة أسمـــــاء المؤسسين على أن تحتفظ بحق اعتماد قائمتهم ٠ وستتضمن هذه

القائمة أسماء الاشخاص الذين سبق أن اشتركوا فى تنفيذ مشروع قناة السويس الكبير سواء بأعمالهم أو بأبحاثهم أو بجهودهم أو بأموالهم ٠

مادة ١٢

وفى الختام فتسهيلا للعمل بهذا الترخيص واستغلاله نعد الشركة بمساعدتنا الطيبة الخالصة بتعضيد جميع الموظفين فى القطر المصرى لها ٠

القاهرة فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

فرمان الامتياز الثانى

شروط انشاء واستغلال قناة السويس البحرية الكبيرة وملحقاتها

(٥ يناير سنة ١٨٥٦)

البـــاب الاول

الالتزامات

مادة ١

على الشركة التى أسسها المسيو فرديناند دلسبس وفقـــا للفرمان الصادر منا بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ أن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع ما يلزم من الاشغال وأعمال البنـــاء لانشاء :

(١) قناة صالحة للملاحة البحرية الكبرى بين السويس على البحر الاحمر وخليج الطينة (بور سعيد) على البحـــر الابيض المتوسط .

(٢) قناة للرى صالحة للملاحة النهرية فى النيل تصل هـذا النهر بالقناة البحرية المذكورة .

(٣) فرعين للرى والشرب مستقين من القناة الاخيرة لجلب المياه الى السويس والطينه

وتجرى الاعمال بحيث تنهى فى ميعاد ست سـنوات الا اذا طرأت موانع وأسباب تأخير ناشئة عن قوة قاهرة .

مادة ٢

للشركة الحق فى أن تنفذ بذاتها وعلى النظـام « الريجى » الاعمال المكلفة بها ، أو أن تعهد بها الى مقاولين بطريق المناقصة أو الممارسة ويجب فى جميع الاحوال أن يكون على الاقل أربعـة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الاعمال من المصريين .

مادة ٣

تحفر القناة المعدة للملاحة البحرية الكبرى بالعمق والاتساع المقررين فى برنامج اللجنة العلمية الدولية .

وتبتدىء القناة من ميناء السويس ذاتها وفقا لهذا البرنامج وتجتاز الحوض المعروف باسم البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهى الى البحر الابيض المتوسط فى نقطة من خليج الطينـــة تحددها المشروعات النهائية التى سيضعها مهندسو الشركة .

مادة ٤

تبتدىء قناة الرى المعدة للملاحة النهرية وفقا لشروط البرنامج المذكور بالقرب من مدينة القـــاهرة وتسير فى وادى الطميلات (أرض جسان قديما) وتنتهى الى القناة البحرية الكبرى عنـــد بحيرة التمساح .

مادة ٥

تتفرع القناة السابق ذكرها قبيل مصبها فى بحيرة التمساح فيتجه فرع من هذه النقطة الى السويس وفرع آخر الى الطينـــة بمحاذاة القناة البحرية الكبرى

مادة ٦

تحول بحيرة التمساح الى مرفأ داخلى صالح لدخـــول أكبر البواخر حمولة ويجب على الشركة فوق ذلك عند الاقتضاء :

(١) بناء مرفأ تأوى اليه السفن عند مدخل القناة البحرية فى خليج الطينة ٠

(٢) تحسين مرفأ وبوغاز السويس بحيث تأوى اليها السفن كذلك ٠

مادة ٧

توالى الشركة القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والمرافىء التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها ٠

مادة ٨

لمن يرغب من ملاك الاراضى الواقعة على ضفاف الاقنيـــة التى تنشئها الشركة فى رى أرضه بالمياه المستمدة من هذه الاقنية أن يحصل على هذا الامتياز فى مقابل دفعه تعويضا أو اتاوة تحدد قيمتها وفقا للشروط المبينة بعد فى المادة ١٧ ٠

مادة ٩

نحتفظ بحق انتداب منـــدوب خاص فى مركز ادارة الشركة يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى ادارتها حقـــوق الحكومة المصرية ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان ٠

وعلى الشركة اذا كان مركز ادارتها خارج القطر المصرى أن تعين وكيلا أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزودا بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا ٠

البـاب الثـانى

الامتيـاز

مادة ١٠

لانشاء الاقنية وملحقاتها المشار اليها فى المواد السـابقة تترك الحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلا ضريبة أو اتاوة بما قد يلزمها من الاراضى غير المملوكة للافراد ٠

كذلك تخول الشركة حق الانتفاع بجميع ما تقوم الشركة بريه وزرعه على نفقتهـا من الاراضى التى لا تزال بورا حتى اليوم وليست ملكا للافراد ــ وذلك مع التحفظات الاتية :

(١) تعفى الاراضى الداخلة فى هذه الفئـة الاخيرة من كل ضريبة لعشر سنوات فقط ابتداء من تاريخ استغلالها ٠

(٢) بعد انتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الاراضى طيلة الباقى من مدة الامتياز خاضعة للالتزامات والضرائب التى تخضع لهـا فى الظروف نفسها سائر اراضى القطر المصرى ٠

(٣) يمكن للشركة فيما بعد اما بنفسها واما بالمستحقين عنها موالاة الانتفاع بهذه الاراضى واستمداد المياه اللازمة لاستثمارها وذلك فى مقابل توفية الحكومة المصرية الضرائب المفروضة على الاراضى المماثلة لها ٠

مادة ١١

يرجع الى الرسوم الملحقة بهـذا فى تعيين مساحة الاراضى الممنوحة للشركة وحدودها طبقا للفقرتين ١ و ٢ من المادة العاشرة السابقة والاراضى الممنوحة لانشاء الاقنية وملحقاتها مع اعفائهـا من الضريبة والاتاوة وفقا للفقرة الاولى قد صبغت فى الرسوم

المذكورة باللون الاسود ، أما الاراضى الممنوحة للزراعة على أن يدفع عنها بعض الرسوم وفقا للفقرة الثانية فقد صبغت باللون الازرق ٠

تعتبر باطلة كل وثيقة لاحقة لفرماننا الصادر فى الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ألف وثمانمائة وأربع وخمسين تنشىء للافراد قبل الشركة اما حقا فى المطالبة بتعويض لم يكن قائما اذ ذاك على الاراضى واما حقا فى المطالبة بتعويضات تفوق القدر الذى كان يجوز لهم المطالبة به فى ذلك الحين ٠

مادة ١٢

تقوم الحكومة المصرية عند الاقتضاء بتسليم الاراضى التى يملكها الافراد وتلزم الشركة حيازتها لتنفيذ الاعمال واستغلال الامتياز على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها ٠

تسوى التعويضات عن الاستيلاء المؤقت أو نزع الملكية النهائى تسوية ودية على قدر الامكان ٠ وفى حالة الاختلاف تحدد التعويضات هيئة تحكيم تباشر عملها باجراءات مختصرة وتؤلف من :

(١) محكم تختاره الشركة ٠
(٢) محكم يختاره أصحاب الشأن ٠
(٣) محكم ثالث ومعين منا ٠

وتكون قرارات هذه الهيئة التحكيمية نافذة فورا وغير قابلة للاستئناف ٠

مادة ١٣

تمنح الحكومة المصرية الشركة صاحبة الامتياز طيلة مدة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الاملاك العامة جميع المواد اللازمة لاعمال البناء والصيانة المتعلقة بالمنشئات والمبانى التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض ٠

وتعفى الشركة فوق ذلك من جميع الرسوم الجمركية ورسوم الدخولية وغيرها على الالات والمواد التى تستوردها الشركة من الخارج سدا لحاجة أقسامها مدة الانشاء أو الاستغلال ٠

مادة ١٤

نعلن رسميا باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس الى الطينة والمرافىء التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممرا محايدا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر الى آخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الاشخاص أو الجنسيات فى مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الانظمة التى تفرضهـا الشركة العالمية صاحبة الامتياز فيما يتعلق باستخدام القنـاة المذكورة وملحقاتها وذلك بشرط اقرار الباب العالى ما تقدم ٠

مادة ١٥

يترتب على المبدأ المقرر فى المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز فى أى حال من الاحوال أن تمنح سفينة أو شركة أو فرد أية فائدة أو امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الافراد فى نفس الاحوال ٠

مادة ١٦

مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدىء من انجـاز الاعمال وافتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى ٠

تستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة على القنـاة البحرية التى أنشأتها الشركة على أن تتسلم فى هذه الحالة جميع الالات والمؤن المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفيـة الشركة قيمتها محددة وديا أو بواسطة خبراء ٠

على أنه اذا احتفظت الشركة بالامتيـاز لمدد متتالية كل منهـا تسع وتسعون سنة رفع الاستقطاع المشترط عليه لصالح الحكومة المصرية فى المادة الثامنة عشرة المذكورة بعد الى عشرين فى المائة للمدة الثانية ، وخمسة وعشرين فى المائة لكل مدة دون أن يتجاوز

هذا الاستقطاع بحال من الاحوال خمسة وثلاثين فى المائة من صافى أرباح المشروع ٠

مادة ١٧

تعويضا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التى تتكلفها بمقتضى هذا الفرمان نرخص لهـــا من الان وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالامتياز وهى المدة المبينة فى الفقرة الاولى والثالثة من المـــادة السابقة فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور فى الاقنية والمرافىء التابعة لها رسوما للملاحة والارشاد والقطر والسحب والرسو وفقا لتعريفات لها أن تعـــدلها فى كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الاتية :

(١) تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميـع السفن بشروط مماثلة ٠

(٢) تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بهـــا فى عواصم البلدان التى يعنيها الامر وفى مرافئها التجارية الرئيسية٠

(٣) لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين٠

ويجوز للشركة أيضا أن تتقاضى عما تمنحه للافراد من الحق فى استمداد المياه بموجب المادة الثامنة المتقدم ذكرها رسما متناسبا مع قدر المياه المستهلكة ومساحة الارض المروية وذلك وفقـــا لتعريفات تضعها ٠

مادة ١٨

على أنه نظرا للاراضى المتنازل عنها والامتيـــازات الاخـــرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الارباح السنوية التى تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين ٠

مادة ١٩

يجب أن تعتمد منا قائمة الاعضاء المؤسسين الذين اشـتركوا بأعمالهم وبحوثهم وأموالهم فى تحقيق المشروع قبل تأسيس الشركة٠

وبعد استقطاع الحصة المتفق عليها لصالح الحكومة المصرية طبقا للمادة ١٨ المتقدم ذكرها يخصص جـــزء من صافى أرباح المشروع السنوية قدره ١٠ فى المائة للاعضـــاء المؤسسين أو لورثتهم أو لمن يحل محلهم فى حقهم ٠

مادة ٢٠

بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الاعمال يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو فرديناند دلسبس الشركة ويديرها بوصفه أول مؤسس لها وذلك لعشر سنوات تجرى فى اليوم الذى تبدأ فيه مدة التمتع بالامتياز وقدرها تسع وتسعون سنة وفقا للمادة ١٦٠

مادة ٢١

ونقر نظام الشركة المؤسسة باسم « الشركة العالمية لقنـــاة السويس البحرية » ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصا فى تأسيس الشركة فى شكل الشركات ابتداء من اليوم الذى يكتتب فيـــه برأس مالها أجمع ٠

مادة ٢٢

واظهارا لاهتمامنا بنجاح المشروع نعد الشركة بتعضيد الحكومة المصرية لها تعضيدا خالصا ، ونحث صراحة بمقتضى هذا جميع الموظفين والموردين والعمال التابعين لاقسام مصالحنا على امدادها بالمساعدة وحمايتها فى كل فرصة سانحة ٠

ونضع مهندسينا لينان بك وموجل بك تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بادارة وتسيير الاعمال التى تأمر بها ، ويكون لهـــما الاشراف الاعلى على العمال وعليهما تنفيذا للوائح الخاصة بمباشرة الاعمال ٠

مادة ٢٣

تلغى جميع أحكام الفرمان الصادر منا فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وغيرها من الاحكام التى تتعارض مع شروط الامتياز هذه، وتعتبر وحدها نافذة فيما يختص بالامتياز الذى تتعلق به ٠

اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦

التى تحدد الشروط النهائية التى صدق عليها الباب العالى

مادة ١

يلغى جميع ما جاء باللائحة الصادرة فى ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ الخاصة باستخدام الفلاحين فى أعمال قناة السويس وبالتالى لا يقام أى اعتبار لاحكام المادة الثانية من عقد الامتياز الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، ونصها كالاتى : « ويجب فى جميع الاحوال أن يكون على الاقل أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الاعمال من المصريين ·

وتدفع الحكومة المصرية للشركة ٣٨ مليون فرنك تعويضا عن الغائها لائحة ٢٠ يوليه سنة ١٨٥٦ والمزايا التى تضمنتها ·

ومن الان فصاعدا تستخدم الشركة العمال اللازمين لاعمال المشروع وفقا لشروط القانون العام دون اختصاصها فى ذلك بامتياز أو قيود ·

مادة ٢

تتنازل الشركة عن الانتفاع بأحكام المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالتزام الصادر فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ والمواد ١١ ، ١٢ من العقد الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وقد تحددت باتفاق الطرفين مساحة الاراضى القابلة للرى المتنازل عنها للشركة بموجب العقدين المذكورين الصادرين فى سنتى ١٨٥٤ ، ١٨٥٦ والتى ردت للحكومة بمقدار ٦٣ ألف هكتار يستنزل منها ٣ آلاف

هكتار تدخل ضمن الاماكن المخصصة لمقتضيات استغلال القناة البحرية •

مادة ٣

بما أن المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالزام الصادر فى سنة ١٨٥٤ والمواد ١٠ ، ١١ ، ١٢ من العقد الصادر فى سنة ١٨٥٦ قد ألغيت وفقا لما جاء بالمادة ٢ فان التعويض المستحق للشركة قبل الحكومة عن رد هذه الاراضى يبلغ ٣٠ مليون فرنك باعتبار ثمن الهكتار ٥٠٠ فرنك •

مادة ٤

بما أنه يلزم تحديد مساحة الاراضى اللازمة لانشاء القناة البحرية واستغلالها بشروط تضمن نجاح المشروع ، وبما أن المساحة يجب ألا تقتصر على القدر الذى تشغله القناة فعلا وعلى الطرق المخصصة لسحب السفن وعلى الشقة المحتفظ بها فيما وراء هذه الطرق • وبما أن الوفاء بحاجة الاستغلال على أكمل وجه يستلزم تمكين الشركة من أن تنشىء على مقربة من القناة البحرية مستودعات ومخازن وورش وموانى حيثما تتحقق فائدتها • وأن تقيم أخيرا المساكن للحراس والملاحظين والعمال المكلفين بأعمال الصيانة ولجميع مستخدمى الادارة •

وبما أنه من المناسب أيضا أن تلحق بالمساكن المذكورة أراض تنشأ فيها بساتين وتمون الى حد ما أماكن محرومة تماما من المنتجات الزراعية ، وأخيرا بما أنه لا مندوحة للشركة من أن تستطيع التصرف فى أراض كافية لزرعها وتنشىء فيها أعمالا كفيلة بصيانة القناة البحرية وصيانتها من تراكم الرمال دون أن تمنح شيئا أكثر من القدر الوافى اللازم للقيام بمختلف الاعمال السابق بيانها • وبما أنه لا يسوغ للشركة أن تدعى فى الحصول على مساحات من الاراضى أيا كانت قصد المضاربة عليها سواء بتخصيصها للزراعة أو باقامة المبانى عليها أو بيعها للغير عند زيادة عدد السكان •

لذلك التزم الطرفان المتعاقدان هذه الاعتبارات فى تحـــديد الاراضى الواقعة على مجرى القناة البحرية والتى يكون الانتفاع بها طول مدة الامتياز لازما لانشاء القناة واستغلالها وصيانتهـــا • وفقا لما تم تحريره وتوقيعه وتقريره من الرسومات المرفقة بهذا الاتفاق للغرض المتقدم •

مادة ٥

ترد الشركة للحكومة المصرية الجزء الثانى من قناة المياه العذبة الواقــع بين الوادى والاسماعيلية والسويس ، كما ردت لهـــا بموجب اتفاق ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ الجزء الاول من القنـــاة المذكورة الواقع بين القاهرة وتفتيش الوادى •

ورد الجزء الثانى من هذه القناة مرهـــون بالشروط الآتى بيانهـــا :

١ ــ على الشركة انجاز الاعمال الباقية لتكون قنـــاة الوادى ــ الاسماعيلية ــ السويس بالمقاييس المتفق عليها وصالحـــة لتسلمها •

٢ ــ وتتسلم الحكومة المصرية قناة المياه العذبة والمنشـــآت الفنية والاراضى التابعة لها حالما تقدرالشركة أن فى امكانها تسليم القناة بالشروط المتقدم ذكرها ويترتب على هذا التسليم تسلم من جانب الحكومة المصرية ويتم فى مواجهة مهندس الحكومة والشركة ويثبت بمحضر يوضح بالتفصيل المواضع التى تخالف فيها حالة القنال ما كان يجب أن تستوفيه من الشروط •

٣ ــ تكلف الحكومة المصرية ابتداء من تاريخ التسليم صيانة القناة المذكورة أى :

١ ــ القيام فى الميعاد المناسب بكافة أعمال الغرس والزرع مع أعمال التقوية اللازمة لحفظ الجسور من التلف ومنع تدفق الرمال وبقاء تموين القناة من قناة الزقازيق الى أن يكفل التوزيع مباشرة من مأخذ المياه فى القاهرة •

٢ ـ تنفيذ الاعمال الخاصة بالجزء الذى رد لها باتفاق ٨ مارس سنة ١٨٦٣ وربط الجزء الاول للمذكور بالجزء الثانى عند نقطة الاتصال بالوادى .

٣ ـ كفالة الملاحة فى جميع الفصول بتغيير عمق مياه القنال وقدره ٢ر٥٠ مترا فى أوقات منسوب النيل ومتران فى فصل المنسوب المتوسط ومترا واحدا على الاقل فى أوقات التحاريق .

٤ ـ تموين الشركة فوق ما تقدم بمقدار ٧٠ ألف متر مكعب من الماء لسد حاجة الاهالى القاطنين على مجرى القناة البحرية ولرى البساتين ولادارة الآلات المخصصة لصيانة القناة البحرية وآلات المنشآت الصناعية المرتبطة باستغلال القناة والرى والغرس والزرع على الكثبان وغيرها من الاراضى التابعة للقناة والتى لا يمكن ريها ريا طبيعيا .

٥ ـ القيام بجميع ما يلزم من أعمال التطهير وغيرها لصيانة قناة المياه العذبة ومنشآتها الفنية وحفظها فى حالة جيدة .

لذلك تحل الحكومة المصرية محل الشركة فى تحملها جميع المصاريف والالتزامات التى تقع عليها لسبب تقصير فى الصيانة مع مراعاة الحالة التى ستكون عليها القناة عند تسليمها والمهلة اللازمة للقيام بالاعمال التى تكون هذه الحالة قد اقتضتها .

مادة ٩

تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويباشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى أى مكان من الاراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والامن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها .

تنتفع الحكومة المصرية بحق المرور بعرض القناة البحرية حيثما ترى هذا المرور ضروريا لتضمن مواصلاتها او تكفل الحرية

للتعامل التجارى واتصال الجمهور ولا يجوز للشركة بحجة ما أن تفرض أى رسم لهذا العبور أو لجعل آخر .

مادة ١٠

للحكومة المصرية أن تشغل داخل حدود الاراضى المحتفظ لها كملحقات للقناة البحرية أى موقع أو نقطة حربية تراهـــا لازمة للدفاع عن البلاد على ألا يعرقل هذا اشغال الملاحة ولا يتعارض مع حقوق الارتفاق المترتبة على الشقة المحتفظ بها الواقعة عـــلى ضفتى القناة .

مادة ١١

يجوز للحكومة المصرية بالتحفظات نفسها وفاء لحاجة مرافقها الادارية (من بريد وجمارك وثكنات وغيرها) أن تشغل أى مكان يمكن التصرف فيما تراه ملائما لغرضها مع مراعاة ما يقتضـــيه استغلال الشركة لمرافقها وتدفع الحكومة للشركة اذا دعا الامر ما تكون الشركة قد أنفقته لانشـــاء الاراضى التى ترغب الحكومة التصرف فيها أو لاعدادها .

مادة ١٢

رعاية لصالح التجارة والصناعة وتحقيقا لاستغلال القنـــاة استغلالا منتجا يجوز للافراد قاطبة الاستقرار فى الاراضى الممتدة لطول القناة البحرية أو فى المدن المؤسسة على جوانبها بشرط أن ينالوا ترخيصا سابقا من الحكومة وأن يخضعوا للائحة الادارية أو البلدية التى تصدرها السلطة المحلية وقوانين البلاد وعرفهـا ولنظام الضرائب المقررة فيها مع استثناء الضفاف والطرق المعدة لسحب السفن والشقة المحتفظ بهما وراء هذه المواقع فيجب أن تبقى هذه الاراضى المستثناه مباحة للمرور وفقا للوائح التى تحدد نظام استغلالها .

ولا تجوز هذه الاقامة الا فى الجهات التى يقرر مهندســـــو الشركة أنها غير لازمة لاستغلال مرافقها وعلى المنتفعين أن يردوا

للشركة المبالغ التي قد تكون أنفقتها لانشـــاء تلك الاماكن أو اعدادها ·

مادة ١٣

ومن المتفق عليه ان انشاء الادارات الجمركية لن يمس بأى حال ما يجب أن تتمتع به من الاعفاء الجمركي سفن الدول جميعها اذ تمر فى القناة بدون تمييز أو منع أو تفضيل فى الاشخاص والجنسيات·

مادة ١٤

ضمانا لتنفيذ الاتفاقات التى تمت بين الحكومة المصرية والشركة تنفيذا دقيقا يكون للحكومة المصرية الحق فى أن تعين على نفقتهـا مندوبا خاصا لدى الشركة وفى مكان العمل ·

مادة ١٥

يقرر الطرفان على سبيل التفسير أن امتياز قناة السويس ينتهى بحكم القانون بعد تسع وتسعين سنة من تاريخ بدئه اذا لم يتـم اتفاق جديد بشأنه بين الحكومة المصرية والشركة ·

مادة ١٦

بما أن الشركة العامة لقناة السويس البحرية شركة مصرية فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها ـ على أنها فيما يتصل بتكوينها كشركة وبعلاقات الشركاء فيما بينهم تنظيمها وفقا لاتفاق خاص بالقوانين التى تخضع بها الشركات المساهمة فى فرنسا ومن المتفق عليه أن جميع المنازعات التى تنشأ عن ذلك يفصل فيها محكمون بفرنسا ويجوز استئناف حكمهم أمام المحكمة الامبراطورية فى باريس بوصفها محكما ثالثا ·

أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من أى جنسية كانوا تنظرها المحاكم المحلية تبعا للاوضـــاع المقررة فى قوانين البلاد وعرفها والمعاهدات ·

كذلك تعرض المنازعات التى قد تنشـأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فتفصل فيها طبقا لقوانين البلاد ·

يحاكم المستخدمون والعمال وغيرهم من التابعين لادارة الشركة أمام المحاكم المحلية وفقا لقوانين البلاد والمعاهدات فيما يتصـــل بجميع الجرائم والمنازعات التى يكون فيهـــــا أحد الطرفين أو كلاهما وطنيا ٠

اذا كانت جميع الاخصام من الاجانب اتبعت فيما بينهم القواعد المقررة ٠ الاعلانات القضائية الصادرة للشركة من صاحب شـــأن بمصر أيا كانت صحيحة باعلانهـــــا فى مركز ادارة الشركة بالاسكندرية ٠

موضوع الالتزام

مما سبق يتبين بوضوح أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هى شركة مساهمة تجارية لادارة مرفق عام محدود فى عقد الامتياز ٠

ان موضوع هذا الالتزام هو هدف الشركة ومحل نشاطهـا كما هو موضح بالمادة ٢ من النظام الاساسى كما اقرته الحكومة المصرية فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وهى :

مادة ٢ ــ غرض هذه الشركة :

(أولا) انشاء قناة بحرية للملاحة الكبرى بين البحر الاحمـر والبحر الابيض المتوسط من السويس الى خليج الطينة٠

(ثانيا) انشاء ترعة للملاحة النيلية والرى تصل النيل بالقناة من القاهرة الى بحيرة التمساح ٠

(ثالثا) انشاء ترعتين فرعيتين متشعبتين من الترعة المذكورة قبيل مصبها فى بحيرة التمساح وتتجهان الى السويس والطينـة ٠

(رابعا) استغلال القناة والترع المذكورة وشتى المشروعـات المتصلة بها ٠ ٠

(خامسا) استغلال الاراضى الممنوحة للشركة ٠

كل ذلك بالقيود والشروط المنصوص عليهـا فى فرمانى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ٠ ويرخص أولهمـا لديلسبس ترخيصا خاصا مطلقا فى أن ينشىء ويدير شركة ترمى الى ما تقدم من الاغراض بوصفه أول مؤسس لها والرئيس المهيمن عليها ويمنح ثانيهما تلك الشركة امتياز ما تقدم ذكره من الاقنية وملحقاتها بكل ما رتبت الحكومة على هذا الامتيـاز من تكاليف والتزامات أو من حقوق ومزايا ٠

اتفاقية ٢٩ اكتوبر سنة ١٨٨٨

الخاصة بضمان حرية استعمال قناة السويس البحرية

(ان رؤساء الدول الآتية : بريطانيا العظمى ، النمسا ، المجر ، أسبانيا ، فرنسا ، ايطاليا ، هولندة ، الروسيا ، تركيا(١) .

رغبة منهم فى ابرام اتفاق فيما بينهم خاص بوضع نظام نهائى لضمان حرية جميع الدول فى استعمال قناة السويس فى كل وقت وفى تكميل نظام المرور فى القناة المذكورة المقرر بمقتضى الفرمان الصادر من الباب العالى بتاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ (٢ ذى القعدة سنة ١٢٨٢) والمؤيد للشروط التى منحها سمو الخديو ، قد عينوا ممثلين لهم المذكورين بعد :

الذين اتفقوا ، بعد تقديم أوراق الاعتماد والتثبت من صحتها ، على المواد التالية :

مادة ١

تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة ، فى زمن السلم ، كما فى زمن الحرب ، لجميع السفن التجارية والحربية بدون تمييز بين جنسياتها .

وبناء على ذلك قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم الحاق أى مساس بحرية استعمال القناة ، سواء فى زمن السلم أو فى زمن الحرب .

ولن تكون القناة خاضعة مطلقا لاستعمال حق الحصار البحرى .

---

(١) عقدت تركيا نيابة عن مصر هذه الاتفاقية مع الدول الاوربية ، اذ أن مصر كانت تابعة للدولة العثمانية فى ذلك الوقت . وقد استقلت مصر عن الدولة العثمانية فى سنة ١٩١٤ ، وحلت محل تركيا فى الحقوق والالتزامات المقررة لها فى تلك الاتفاقية وذلك طبقا لقواعد التوارث الدولى فى القانون الدولى .

مادة ٢

تقرر الدول المتعاقدة ، نظرا لما تعلمه من لزوم قناة المياه العذبة وضرورتها للقناة البحرية ، أنها أحاطت علما بتعهدات سمو الخديو قبل شركة قناة السويس العالمية فيما يختص بقناة المياه العذبة ، وهى التعهدات المنصوص عنها فى الاتفاق المبرم بتاريخ ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ والمشتمل على ديباجة وأربع مواد •

وتتعهد الدول المتعاقدة بعدم المساس بسلامة القناة وفروعها وعدم اتيان أية محاولة لسدها •

مادة ٣

تتعهد الدول المتعاقدة أيضا بعدم المساس بالمهمات والمنشئات والمبانى والاعمال الخاصة بالقناة البحرية وقناة المياه العذبة •

مادة ٤

بما أن القناة البحرية تظل فى زمن الحرب طريقا حرا ولوكان ذلك لمرور السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة عملا بالمادة الاولى من هذه الاتفاقية ، قد اتفقت الدول المتعاقدة على عدم جواز استعمال أى حق من حقوق الحرب أو اتيان أى فعل عدائى أو أى عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة فى القناة أو فى الموانىء الموصلة اليها أو فى دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى حتى ولو كانت الدولة العثمانية احدى الدول المتحاربة •

ويمتنع على البوارج الحربية للدول المتحاربة أن تباشر داخل القناة أو فى الموانىء المؤدية اليها عمليات التموين أو الخزين الا بالقدر الضرورى جدا • ويتم مرور السفن المذكورة فى القناة فى أقصر زمن ممكن وفقا للانظمة المعمول بها ولا يجوز لها الوقوف الا لضرورة قضت بها مصلحة العمل •

ولا يجوز أن تزيد مدة بقائها في بورسعيد أو في خليج السويس على ٢٤ ساعة فقط في حالة التوقف الجبرى ، وفي هذه الحالة يجب عليها الرحيل في أقرب فرصة ممكنة . ويجب أن تمضى فترة ٢٤ ساعة بين خروج سفينة محاربة من أحد موانىء الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة للدول المعادية .

مادة ٥

لا يجوز في وقت الحرب للدول المتحاربة أن تأخذ أو تنزل في القناة أو الموانىء المؤدية اليها جيوشا أو معدات وأدوات حربية . غير أنه في حالة حدوث مانع طارىء في القناة ، يجوز الاذن بركوب أو نزول الجيوش في موانىء الدخول على دفعات بحيث لا تتعدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع المهمات الحربية الخاصة بهم .

مادة ٦

تخضع الغنائم في جميع الاحوال للنظام نفسه الموضوع للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة .

مادة ٧

لا يجوز للدول أن تبقى سفنا حربية في مياه القناة بما فى ذلك ترعة التمساح والبحيرات المرة . ولكن يجوز للسفن الحربية أن تقف في الموانىء المؤدية الى بور سعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنين لكل دولة .

ويمتنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق .

مادة ٨

تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة الى مندوبيها بمصر بالسهر على تنفيذها . وفي حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المذكورون بناء على طلب ثلاثة منهم برياسة عميدهم لاجراء المعاينة اللازمة . وعليهم ابلاغ حكومة الحضرة الخديوية بالخطر الذى يرونه لتتخذ الاجراءات الكفيلة

بضمان حماية القناة وحرية استعمالها · وعلى كل حال يجتمع المندوبون مرة فى السنة للتثبت من تنفيذ المعاهدة تنفيذا حسنا وتعقد هذه الاجتماعات الاخيرة برياسة مندوب خاص تعينه حكومة السلطنة العثمانية لهذا الغرض · ويجوز أيضا لمندوب الحضرة الخديوية حضور الاجتماع كذلك وتكون له الرياسة فى حالة غياب المندوب العثمانى ·

ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بازالة كل عمل أو فض كل اجتماع على ضفتى القناة ، من شأنه أن يمس حرية الملاحة وضمان سلامتها التامة ·

مادة ٩

تتخذ الحكومة المصرية فى حدود سلطتها المستمدة من الفرمانات والشروط المقررة فى المعاهدة · وفى حالة عدم توفر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية ، يجب عليها أن تستعين بحكومة الدولة العثمانية التى يكون عليها اتخاذ التدابير اللازمة لاجابة هذا النداء ، وابلاغ ذلك الى الدول الموقعة على تصريح لندن المؤرخ فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ وعند اللزوم تتشاور معها فى هذا الصدد ·

ولا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مع التدابير التى ستتخذ عملا بهذه المادة ·

مادة ١٠

كذلك لا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مع التدابير التى قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديو اتخاذها فى حدود الفرمانات المخولة له ليضمنا بواسطة قواتهما وفى حدود الفرمانات الممنوحة ، الدفاع عن مصر وصيانة الامن العام ·

واذا رأى صاحب العظمة الامبراطورية السلطان أو سمو الخديو ضرورة استعمال الحقوق الاستثنائية بهذه المادة ، يجب على حكومة الامبراطورية العثمانية أن تخطر بذلك الدول الموقعة على تصريح لندن ·

ومن المتفق عليه أيضا أن أحكام المواد الاربعـــة المذكورة لا تتعارض اطلاقا مع التـــدابير التى ترى حكومة الامبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها لكى تضمن بواسطة قواتها الخاصة ، الدفاع عن ممتلكاتها الواقعة على الجانب الشرقى من البحـــر الاحمر ٠

مادة ١١

لا يجوز أن تتعارض التدابير التى تتخذ فى الحالات المنصوص عنها فى المادتين ٩ ، ١٠ من هذه المعاهدة مع حرية اســـتعمال القناة ٠ وفى الحالات المذكورة يظل محظورا انشاء الاستحكامات الدائمة المقامة خلافا لنص المادة الثامنة ٠

مادة ١٢

ان الدول المتعاقدة ـ تطبيقا لمبدأ المساواة الخاص بحـــرية استعمال القناة ، ذلك المبدأ الذى يعتبر احدى دعائم المعاهدة الحالية ـ قد اتفقت على أنه لا يجوز لاحداها الحصول على مزايا اقليمية أو تجارية أو امتيازات فى الاتفاقات الدولية التى تبرم مستقبلا فيما يتعلق بالقناة ، ويحتفظ فى جميع الاحوال بحقوق تركيا كدولة ذات سيادة اقليمية ٠

مادة ١٣

فيما عدا الالتزامات المنصوص عنها فى هذه المعاهدة ، لا تمس حقوق السيادة التى لصاحب العظمة السلطان وحقوق صـــاحب السمو الخديو وامتيازاته المستمدة من الفرمانات ٠

مادة ١٤

قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة بأن التعهدات المبينـــة فى هذه المعاهدة غير محدودة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قنـــاة السويس العالمية ٠

مادة ١٥

لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية المعمول بها فى مصر ٠

مادة ١٦

تتعهد الدول المتعاقدة بابلاغ هذه المعاهدة الى علم الدول التى لم توقع عليها مع دعوتها الى الانضمام اليها ٠

مادة ١٧

يصدق على هذه المعاهدة ويتم تبادل التصديقات عليهـــا فى القسطنطينية فى خلال شهر أو قبل ذلك ان أمكن ٠

اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨

التى حددت الوضع النهائى للقنـاة
تؤكد سيادة مصر عليها

حيث تنص المادة ٩ من المعاهدة المذكورة على الآتى :

« تتخذ الحكومة المصرية فى حدود سلطتها المستمدة من الفرمانات والشروط المقررة فى المعاهدة الحالية ، التدابير الضرورية لضمان تنفيذ هذه المعاهدة • وفى حالة عدم توفر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية ، يجب عليهـــا أن تستعين بحكومة الدولة العثمانية التى يكون عليها اتخاذ التدابير اللازمة لاجابة هذا النداء ، وابلاغ ذلك الى الدول الموقعة على تصريح لندن المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥، وعند اللزوم تتشاور معها فى هذا الصدد •

ولا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مع التدابير التى ستتخذ عملا بهذه المادة ٢٢

كما تنص المادة ١٠ منها على الآتى :

« كذلك لا تتعارض أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٧ ، ٨ مـــــع التدابير التى قد يرى عظمة السلطان وسمو الخديو اتخاذها فى حدود الفرمانات المخولة له ليضمنا بواسطة قواتهما وفى حدود الفرمانات الممنوحة الدفاع عن مصر وصـــيانة الامن العـــام •

واذا رأى صاحب العظمة الامبراطورية السلطان أو سمو الخديو ضرورة استعمال الحقوق الاستثنائية بهذه المادة ،

معـــاهدة ســــنة ١٩٣٦

تعترف فيها انجلترا بان القناة جزء لا يتجزأ من مصر

فقد نصت الفقرة الاولى من المادة الثامنة من معاهدة التحالف بين مصر وبريطانيا الموقعة سنة ١٩٣٦ على الآتى :

« بما أن قنال السويس الذى هو جزء لا يتجزأ من مصر هو فى نفس الوقت طريق عالمي للمواصلات للاجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الامبراطور بأن يضع بجوار القنال بالمنطقة المحددة في ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة » .

كما نصت المادة الثامنة من الاتفاقية الموقعة فى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٥٤ بين حكومة جمهورية مصر وحكومة المملكة المتحدة على الآتى :

« تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية التى هى جزء لا يتجزأ من مصر طريق مائى له أهميته الدولية من النواحى الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى التاسع والعشرين من اكتوبر سنة ١٨٨٨ » .

يجب على حكومة الامبراطورية العثمانية أن تخطـــر بذلك الدول الموقعة على تصريح لندن ٠

ومن المتفق عليه ايضا ان احكام المواد الاربعة المذكورة لا تتعارض اطلاقا مع التدابير التى ترى حكومة الامبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها لكى تضمن بواسطة قواتهـــــا الخاصة ، الدفاع عن ممتلكاتها الواقعة على الجانب الشرقى من البحر الاحمر » ٠

كما تنص المادة ١٣ منها على الآتى :

« فيما عدا الالتزامات المنصوص عنها فى هذه المعاهدة ، لا تمس حقوق السيادة التى لصاحب العظمة الســـلطان وحقوق السمو الخديو وامتيازاته المستمدة من الفرمانات »٠

قرار رئيس الجمهورية

بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باســـم الامـــة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفرمانين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و٥ يناير سنة ١٨٥٦ بشأن الامتياز الخاص بادارة مرفق المرور بقناة السويس وبتأسيس شركة مساهمة مصرية للقيام عليه ٠

وعلى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بشأن التزام المرافق العامة ٠

وعلى القانون رقم ٣١٧ لسنة ١٩٥٢ فى شأن عقد العمل الفردى ٠

وعلى القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن شركات المساهمة وشركات التوصية بالاسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة ٠

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة ٠

أصدر القانون الاتى :

مادة ١

تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وينقل الى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وماعليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حاليا على ادارتها ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس ٠

ويتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة ·

مادة ٢

يتولى ادارة مرفق المرور بقناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة · ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتحديد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية ويكون لها في سبيل ادارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والاوضاع الحكومية ·

ومع عدم الاخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامى يكون للهيئة ميزانية مستقلة يتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية · وتبدأ السنة المالية فى أول يولية وتنتهى فى آخر يونية من كل عام وتعتمد الميزانية والحساب الختامى بقرار من رئيس الجمهورية · وتبدأ السنة المالية الاولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونيه من كل عام وتعتمد الميزانية والحساب الختامى بقرار من رئيس الجمهورية · وتبدأ السنة المالية الاولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونيه سنة ١٩٥٧ ·

ويجوز للهيئة أن تندب من بين أعضائها واحدا أو أكثر لتنفيذ قراراتها أو للقيام بما تعهد به اليه من أعمال ·

كما يجوز لها أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات ·

ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها وينوب عنها فى معاملاتها مع الغير ·

مادة ٣

تجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج ويحظر على البنوك والهيئات والافراد التصرف فى تلك الاموال بأى وجه من الوجوه أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات

أو مستحقات عليها الا بقرار من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية ٠

مادة ٤

تحتفظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين وعليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم ولا يجوز لاى منهم ترك عمله أو التخلى عنه بأى وجه من الوجوه أو لاى سبب من الاسباب الا باذن من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية ٠

مادة ٥

كل مخالفة لاحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة وكل مخالفة لاحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلا عن حرمانه من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض ٠

مادة ٦

ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية ويكون له قوة القانون، ويعمل به من تاريخ نشره ٠ ولوزير التجارة اصدار القرارات اللازمة لتنفيذه ٠

يبصم هذا القرار بخاتم الدولة ٠ وينفذ كقانون من قوانينها ٠

المذكرة الايضاحية

للقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بالدماء المصرية شقت القناة السويس لتخدم الملاحة البحرية ، فمن عام ١٨٥٩ حتى عام ١٨٦٤ مضت خمس سنوات ، سخر فيها المصريون دون أجر أو شكر لحفر القناة ستين ألفا من المصريين كانوا يخصصون شهريا لهذه الخدمة فى وقت لم يجاوز فيه تعداد جميع المصريين الاربعة ملايين ــ ولقد مات من هؤلاء العمال ، تحت الانهيارات الرملية ــ ما يزيد على المائة ألف

دون دفع أى تعويض عنهم أو جزاء • كما قامت الجهود المصرية فى كل من ترسانة القاهرة وترسانة الاسكندرية باعداد المشروعات اللازمة لاكمال حفر القناة ، ووضعت جميع وسائل النقل البرى والنهرى فى خدمة الشركة بالمجان، ومنحتها الحكومة جميع الاراضى والمناجم اللازمة •

ولم تكتف الحكومة المصرية بذلك ، بل ساهمت مساهمة جبارة فى تمويل عمليات حفر القناة ، فقد بدأت الشركة برأس مال لا يجاوز النصف مليون من الجنيهات ، بينما تكلف انشاء القناة ما يزيد على الستة عشر مليونا وتحملت مصر بهذا الفرق جميعه . ثم لم تستطع الشركة الحصول على تمويل خارجى ببيع أسهمها فى الاسواق الدولية • فتدخلت الحكومة المصرية انقاذا للموقف مشترية لهذه الاسهم حتى يمكن للشركة أن تستكمل رأس مالها وحتى بعد مضى أربع سنوات ونصف من أعمال الحفر والانشاء وقبل أن يتم افتتاح القناة بستة أشهر فقط توقفت الشركة فى يأس ينذر باشهار افلاسها ، فساومت الحكومة المصرية على معاونتها بمليون وربع مليون من الجنيهات مقابل تنازل الشركة للحكومة عن بعض المبانى تنازلا اسميا ، اذ ظلت هذه المبانى فعلا فى حيازتها ومقابل تنازل الشركة عن بعض اعفائها الجمركى تنازلا مؤقتا عادت الى التمتع به ، ولم تكتف الشركة بذلك ، بل تحت ستار التعويض عن المحاولات التى قام بها بعض حكام مصر لتعديل جانب من الشروط المهينة فى عقد الالتزام ، استولت الشركة على جانب كبير من الاموال المصرية ، فتقاضت عند الغاء سخرة العمال المصريين ووقف هذا الامتهان للانسانية مبلغ ثمانية وثلاثين مليونا من الفرنكات الذهبية ، ثم تقاضت ثلاثين مليونا أخرى لقيام الحكومة باسترداد بعض الاراضى الصحراوية الزائدة عن حاجة المرفق فضلا عن ستة عشر مليونا لتكملة التعويض الجائز ، الذى قرر نابليون الثالث أن يحكم به على مصر لصالح الشركة ، وهكذا تكون الشركة تحت ستار هذه المزاعم التعويضية وحدها قد حصلت

من الحكومة المصرية على ما يعادل ثلاثة ملايين وثلث من الجنيهات المصرية أى ما كان يقرب من نصف رأس مالها ٠

وبهذه الجهود المصرية أمكن لمشروع قناة السويس أن يشق طريقة الى النور وأن ينجح هذا المرفق فى أداء دوره فى خدمة الملاحة البحرية ، ولو اقتصر الامر على الجهود الاجنبية وحدها لفشل المشروع كما فشل مثيل له من بعد ترتب عليه الحكم بالسجن على صاحب المشروع وهو فرديناند دى ليسبس نفسه ٠

ان الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية تخضع لجميع القوانين المصرية لا فرق فى ذلك بينها وبين أية شركة مصرية أخرى ، فهى تستمد كيانها من الفرمان العثمانى الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين فردننانـد دى ليسبس ووالى مصر وتنص الفقرة الاولى من المادة السادسة عشرة من الاتفاق المذكور على ما يأتى :

بما أن الحركة العالمية لقناة السويس البحرية هىشركة مصرية، فهى خاضعة لقوانين البلاد وعاداتها ٠

وتنص الفقرة الثالثة من المادة المذكورة على مايأتى :

« أما المنازعات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والافراد من أية جنسية كانت ، فتختص بالفصل فيها المحاكم المصرية تبعا للاوضاع التى تقررها قوانين البلاد وعاداتها وكذا المعاهدات ٠ وتختص المحاكم المصرية بالفصل فى المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة ، ويقضى فيها طبقا لقوانين البلاد المصرية » ٠

وان هذه الشركة انما تقوم على استغلال مرفق المرور بقنال السويس وذلك العمل يعتبر مرفقا عاما وثيق الصلة بالكيان الاقتصادى والسياسى لمصر ، وهى انما تقوم بهذا الاستغلال نيابة عن الحكومة المصرية بمقتضى الامتياز الموضح بالفرمانين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و٥ من يناير سنة ١٨٥٦ وما تلاه من

فرمانات أخرى ، منها الفرمان الصادر فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ بالتصديق على العقد المبرم فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين والى مصر ومسيو فرديناند دى ليسبس ، فالشركة فى قيامها بهذاالعمل ليست صاحبة الحق الاصيل المسلم دائما بأنه للحكومة المصرية، اذ من المعترف به أن المرافق العامة انما تدار مباشرة من الدولة أو بالوساطة بطريق الامتياز ، وأن من حق الدولة دائمـــا أن تسترد هذا الامتياز باعتباره منحة منها سواء أورد فى هذا الشأن نص صريح فى عقد الامتياز أو لم يرد أو أن المصلحـــة العامة وحدها التى تجعل الدولة تختار الوسيلة التى تحقق أكبر قسط من المصلحة العامة ، اذ أن العلاقة بين مانح الالتزام ومستغله انما تبنى على قواعد القانون الادارى وهو فرع من القانون العام .

ان الشركة العامة لقناة السويس البحرية كانت مفتـــاح الاحتلال ، واحتمت بالاستعمار وتناست وضعها وكانت تصرفاتها ومراسلاتها مع الحكومة المصرية مجافية لما يجب أن يكون عليه الامر مع مانح الالتزام وصاحب حق الاشراف عليه ، كما غفلت الشركة عن الوفاء بكثير من الالتزامات الواجبة عليها .

ولقد كان من بين الالتزامات الرئيسية التى تخلفت الشركة عن الوفاء بها التزامها بتحويل بحيرة التمساح الى ميناء داخلى صالح لاستقبال أكبر السفن حمولة كما يقضى بذلك صك التزامها وهو ما كان يتتبع أن تقوم الشركة باستكمال اعداد القناة نفسها من بور سعيد الى السويس بحيث تكون دائما صالحة لمرور أكبر السفن حمولة وهو ما لم يتحقق حتى الان .

والى جانب ذلك ، فقد أهملت الشركة ، وهى القائمة على ادارة ميناء بور سعيد – فى اعداد هذا الميناء العالمى لمسايرة احتياجات التجارة العابرة . فرغم أهمية هذا الميناء من الناحية التجارية لا توجد به أرصفة لرسو السفن ، ولا زالت اجراءات الشحـــن والتفريغ تتم فى عرض البحر وفقا لاساليب عتيقة مما يحمـــل التجارة ولا سيما العابرة – نفقات باهظة أدت الى تخلف الميناء

عما كان ينتظر لها من تقدم وازدهار بحكم موقعها الممتاز ، فضلا عن اهمالها القيام بمشروعات التوسيع اللازمة لحسن أداء المرفق للغرض الذى أقيم من أجله • فضلا عما سبق أن تحققته الحكومة من اهمال الشركات القائمة على استغلال المرافق العامة والتهاون فى رعاية المرفق كلما قربت مدته على الانتهاء ، الامر الذى يقتضى تدخلها فى الوقت المناسب حتى لا تفاجأ باستلام المرفق فى حالة لا تسمح لها بادارته على المستوى الواجب أن يكون عليه •

وللاسباب المتقدمة ، كان واجبا العمل على تأميم الشركة العامة لقناة السويس البحرية واسترداد المرفق القومى العام من يدها لادارته ادارة مباشرة ، ولم يكن الامر يعدو مجرد اختيار الوقت المناسب لهذه الخطوات الحاسمة نحو التحرير الاقتصادى •

ولذلك أعد مشروع القرار بالقانون الخاص بتأميم هذه الشركة واختيار تلك الوسيلة •

ونصت المادة الاولى من هذا القرار على تأميم الشركة العالمية لقناة السويس كوسيلة لادارة هذا المرفق بمعرفة الدولة ادارة مباشرة • ولقد سبق مصر فى هذا المضمار كثير من الدول الاجنبية ، وعلى الاخص فرنسا والمملكة المتحدة ، اختارت تأميم بعض الشركات التى تقوم على ادارة مرافق عامة قد لا تبلغ من الاهمية الدرجة التى يبلغها مرفق المرور بقناة السويس • وسيتبع ذلك بطبيعة الحال زوال اختصاص جميع الهيئات واللجان التى كانت قائمة على ادارة الشركة • ومن الطبيعى أن ذلك لا يخل بمسئولياتها عن تصرفاتها أثناء المدة السابقة على زوال اختصاصها • وقد تم النص صراحة فى هذه المادة على تعويض المساهمين وحملة حصص التأسيس مقدرة بحسب سعر الاقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الاوراق المالية بباريس ، وبذلك يحصلون على التعويض العادل ، وتتحقق الموازنة بين المصلحة العامة التى اقتضت هذا التأميم والمصلحة الخاصة لحملة الاسهم وحصص التأسيس ، ونظرا لوجود كثير من أموال الشركة خارج مصر ووجود العدد الكبير ايضا من المساهمين فى

الخارج ، فقد تم النص على أن يتم دفع هذا التعويض بعد اتمام استلام الدولة لجميع أموال ومنشآت الشركة المؤممة .

ونص فى المادة الثانية على أن يعهد بادارة المرفق الى هيئة مستقلة لها الشخصية الاعتبارية مزودة بجميع السلطات اللازمة حتى تتمكن من القيام على أكمل وجه بتحقيق الغرض الهام الذى يقوم به هذا المرفق والمعونة الكاملة للتمكن من استعمال أحدث الاساليب فى خدمة هذا المرفق العام بأعظم قدر من الكفاية ، على أن تعمل هذه الهيئة باعتبارها ملحقة بوزارة التجارة .

ولقد أجيز لهذه الهيئة أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانا فنية للاستعانة بها فى البحوث والدراسات ، ومن المعروف أن هذه الهيئة لن تتأخر عن الاتصال بالقائمين بشئون الملاحة الدولية والمنتفعين بقناة السويس للاستئناس برأيهم وضم بعضهم الى عضوية هذه اللجان الفنية حتى يؤدى هذا المرفق غرضه على أحسن وجه .

ونص فى المادة الثالثة على أن تجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج وحظر التصرف فى تلك الاحوال الا بقرار من الهيئة المذكورة نتيجة للاوضاع التى انتهت اليها هذه الشركة .

كما نص القانون على احتفاظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين بالوضع القائمين عليه ، وفرض عليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم وحظر ترك العمل أو التخلص منه بأى وجه من الوجوه أو لاى سبب من الاسباب الا باذن من الهيئة المشار اليها حتى تسير أعمال المرفق بنظام

ونص على معاقبة من يرتكب مخالفة لاحكام المادة الثالثة بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة.

كما نص على معاقبة مخالفة أحكام المادة الرابعة فضلا عن عقوبة السجن بحرمان المخالف من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو

السجن بحرمان المخالف من أى حق فى المكافأة أو المعاش أوالتعويض .

وعرض هذا المشروع على مجلس الدولة، فاقره بالصيغة المرافقة .

البيان الثلاثى

لفرنسا وانجلترا والولايات المتحدة

١ ـ أخذت هذه الحكومات علما بالقرار الذى اتخذته الحكومة المصرية واستهدفت به محاولة تأميم القنال والاستيلاء على ممتلكات وتحمل مسئوليات شركة قناة السويس . وهذه الشركة أنشئت فى مصر عام ١٨٥٦ بموجب مرسوم لحفر قناة السويس وادارتها حتى عام ١٩٦٨ . وهذه القناة كانت لها دائما صفة دولية ويجب ضمان دوليتها بصفة دائمة طبقا لاتفاق القسطنطينية وكانت مصر قد اعترفت فى أكتوبر عام ١٩٥٤ بأن قناة السويس طريق مائى ذو أهمية دولية من الوجهة الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية وأكدت عزمها على المحافظة على اتفاق ١٨٨٨ .

٢ ـ تعترف الحكومات الثلاث لمصر بأنها دولة ذات سيادة وبحقها فى التأميم ولكن بشرط ألا تكون للممتلكات المؤممة صفة دولية وتلاحظ الدول الثلاث أن الاجراء الذى اتخذته مصر لا يطابق هذا الشرط وأنه اتخذ لاغراض وطنية محضة وهم يأسفون لان التدابير المصرية تعد انتهاكا للحقوق الاساسية للانسان وذلك بسبب ارغام الموظفين على الاستمرار فى العمل تحت التهديد بالسجن .

٣ ـ وترى الدول الثلاث أن حرية وسلامة القناة فى هذه الظروف ليست مضمونة .

٤ ـ وهى لهذا ترى أنه يجب اتخاذ تدابير لضمان قيام القناة بوظيفتها وذلك بانشاء ادارة لها تحت اشراف دولى .

٥ ـ وهى لهذا تقترح عقد مؤتمر دولى على وجه السرعة ويتكون هذا المؤتمر من الدول الموقعة على اتفاق القسطنطينية والدول الاخرى التى لها مصلحة حيوية فى استخدام القناة . على أن يتم عقده فى لندن يوم ١٦ أغسطس الحالى .

بيان من الحكومة المصرية

فى السادس والعشرين من يولية أعلنت الحكومة المصرية تأميم شركة قناة السويس ، وقد صدر بذلك قانون نص على تعويض حملة الاسهم على أساس آخر سعر فى بورصة باريس فى اليوم السابق على العمل بهذا القانون .

وقد تسلمت ادارة القناة من هذا التاريخ هيئة مستقلة لها ميزانية مستقلة وقد زودت هذه الهيئة بكل السلطات الضرورية دون التقيد بالقواعد والنظم الحكومية .

وبالاضافة الى ذلك البيان تسلمت الحكومة المصرية دعوة لحضور المؤتمر المقترح عقده فى لندن يوم ١٦ أغسطس سنة ١٩٥٦ .

وفى الثالث من أغسطس تلقت وزارة الخارجية من السفارة البريطانية بالقاهرة مذكرة من الحكومة البريطانية تتضمن نص البيان الصادر من حكومات الولايات المتحدة الامريكية والمملكة المتحدة وفرنسا حول تأميم مصر لشركة قناة السويس .

ان الحكومة المصرية لا توافق على ما جاء فى تصريح وزراء خارجية الدول الغربية الثلاثة خاصا بشركة قناة السويس فان هذا البيان حاول بكل الوسائل أن يعطى لشركة قناة السويس صفة غير صفتها الحقيقية حتى يخلق الاسباب التى تبرر التدخل فى شئون من صميم السيادة المصرية .

١ ــ فقد نصت الفقرة الاولى من التصريح على أنه « كان لشركة قناة السويس دائما طابع دولى » .

وتأسف الحكومة المصرية اذ تعلن أن هذا الامر ليس له نصيب من الحقيقة فشركة قناة السويس شركة مساهمة مصرية منحت امتيازها من الحكومة المصرية لمدة ٩٩ عاما .

وتنص المادة ١٦ من الاتفاق المعقود بين الحكومة المصرية والشركة عام ١٨٦٦ على أن « شركة قناة السويس شركة مصرية تخضع لقوانين البلاد وعرفها » بل أن الحكومة البريطانية نفسها اعترفت بهذه الحقيقة ودافعت عن وجهة النظر هذه أمام المحاكم المختلطة فى مصر .

فقد جاء فى المذكرة المقدمة من وكيل الحكومة البريطانية لمحكمة استئناف الاسكندرية المختلطة عام ١٩٣٩ التوكيد التالى:

« أن شركة قناة السويس شخص معنوى بحكم القانون المصرى الخاص وأن جنسيتها وصبغتها مصرية بحتة ولا يمكن أن تكون غير ذلك وتسرى عليها حتما القوانين المصرية . حقا ان هذه الشركة تأسست تحت اسم شركة قناة السويس البحرية العالمية ولكن ما هى النتائج القانونية التى تترتب على هذه التسمية ؟ من الثابت أن هذه التسمية لا يترتب عليها بأى حال من الاحوال سلب الشركة جنسيتها المصرية فهى مصرية بحكم المبادىء القانونية العامة وعلى الاخص بحكم مبادىء القانون الدولى الخاص وعقد تأسيسها .

انها مصرية لانها منحت التزاما منصبا على أملاك عامة مصرية ولانه لا يتأتى أن تكون مصرية وغير مصرية فى الوقت ذاته أى أن تكون مصرية وعالمية فان ذلك يتنافى والمبادىء القانونية العامة » .

٢ ــ وجاء فى الفقرة نفسها من التصريح انه « فى سنة ١٨٨٨ وقعت جميع الدول الكبرى ذات المصلحة فى المحافظة على الصبغة الدولية للقناة وعلى حرية الملاحة فيها بصرف النظر عن تبعية السفن ، وقعت جميع هذه الدول اتفاق القسطنطينية .

ومراعاة لمصلحة العالم أجمع نص الاتفاق على ضمان الصبغة الدولية للقناة بصفة دائمة بصرف النظر عن انتهاء امتياز الشركة»

وتأسف الحكومة المصرية لان تصريح وزراء الخارجية الثلاثة يشوه الوقائع ويعطيها صورة بعيدة عن الواقع بمحاولته منح القناة صفة دولية . فقد جاء في مقدمة اتفاق ١٨٨٨ الخاص بضمان حرية استعمال قناة السويس « ان الغرض من الاتفاق هو وضع نظام يضمن لجميع الدول حرية استعمال القناة » .

كما تنص المادة الاولى من الاتفاق على « أن تظل القناة على الدوام حرة ـ ومفتوحة سواء في وقت الحرب أو في وقت السلم لكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها » .

أما المادة الثالثة عشرة من اتفاق عام ١٨٨٨ فتنص على « أنه فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة في مواد الاتفاق الحالي ليس هناك ما يمس بأي طريقة من الطرق حقوق السيادة للحكومة المصرية » .

وتبين المادة الرابعة عشرة من الاتفاق بوضوح أنه لا علاقة مطلقا بين اتفاقية ١٨٨٨ وشركة قناة السويس فهي تنص على « أن الالتزامات الناتجة عن الاتفاقية الحالية لا تتقيد بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس » .

والمعروف أن امتياز الشركة كان ينتهي خلال اثنى عشر عاما وتحل الحكومة المصرية محل الشركة في ادارة القناة .

٣ ـ وتأسف الحكومة المصرية كذلك لان التصريح الذي أصدره الوزراء الثلاثة قدذكر بعض الحقائق وأغفل البعض الاخر الذي يثبت حق مصر . وذلك دليل آخر على نية التدخل في شئون مصر الداخلية .

فقد جاء في الفقرة الاولى من التصريح « أن مصر في اتفاقها مع بريطانيا عام ١٩٥٤ اعترفت في المادة الثامنة أن قناة السويس ممر مائي ذو أهمية دولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية » . وأغفل التصريح الجزء الاول من المادة الثامنة الذي يقرر بصورة لا تقبل الجدل « ان القناة جزء لا يتجزأ من مصر » .

وفى الفقرة الثانية من التصريح تعترف الحكومات الثلاثة بحق مصر كدولة مستقلة ذات سيادة فى تأميم ممتلكاتها ولـــكنها تناقش حق مصر فى تأميم شركة قناة السويس المصرية بحجة أنه « يتضمن استيلاء تعسفيا انفراديا من دولة واحدة على وكالة دولية مسئولة عن ادارة قناة السويس وصيانتها بحيث يستطيع الموقعون على اتفاقية ١٨٨٨ والذين يستفيدون منها استخدام ممر مائى دولى يعتمد عليه اقتصاد وتجارة وسلامة معظم دول العالم » ٠

ومن الواضح كل الوضوح أن حكومات التصريح الثلاثى تصر على الارتكاز على الزعم بأن شركة قناة السويس وكالة دولية وعلى أن الحكومة المصرية لا تستطيع أن تغير من وضعها وهـذا اغفال لجميع المعاهدات والاتفاقات التى تنص على أن شركة قنـــاة السويس شركة مساهمة مصرية تدار وفقا للقانون المصرى كما انه يتجاهل أن الحكومة المصرية ستتسلم ادارة القناة عندمـا ينتهى أجل امتيازها ويغفل أنها جزء لا يتجزأ من مصر ٠

واتفاقية ١٨٨٨ قائمة سواء كانت الشركة هى التى تـــدير القناة أو تديرها الحكومة المصرية وذلك مما يدل على أن التصريح يزيف الحقائق ليبرر التدخل فى شئون مصر الداخلية ، فليس هناك سند قانونى على الاطلاق يظهر شركة مصرية مســـاهمة تخضع للقوانين المصرية كأنها وكالة دولية عهد اليها بضـــمان الملاحة فى القناة ٠

وبناء على ذلك فان تأميم الحكومة المصرية لشركة قناة السويس المصرية قرار صادر من الحكومة المصرية بمقتضى حقها فى السيادة وأى محاولة لاعطاء شركة قناة السويس صفة دولية ليس الا تبريرا للتدخل فى شئون مصر الداخلية ٠

٤ ـ وقد أعلن فى الفقرة الثالثة من التصريح « أن العمل الذى اتخذته الحكومة المصرية فى الظروف التى اتخذ فيها يهدد

حرية القناة وسلامتها كما كفلهما اتفاق ١٨٨٨ . وهذا قول لا أساس له من الصحة فليس هناك ارتباط بين شركة قناة السويس المصرية وبين اتفاقية ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة فى القناة . فنص المادة الرابعة عشرة من هذه الاتفاقية يقرر أن « الالتزامات الناتجة عن الاتفاقية الحالية لا تتقيد بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس » .

وان أى محاولة للربط بين شركة قناة السويس وحرية الملاحة في القناة لامر يدعو للمزيد من الشك . فان شركة قناة السويس لم تكن مسئولة فى أى وقت من الاوقات عن حرية الملاحة فى القناة واتفاقية ١٨٨٨ وحدها هى التى تنظم حرية الملاحة فى القناة ، والحكومة المصرية هى التى تصون هذه الحرية بمقتضى سلطانها على أرضها التى تمر بها القناة وتعتبر جزءا لا يتجزأ منها . ومن الحقائق الواضحة أن مصر لم تخرق أى اتفاق من اتفاقاتها الدولية ولا يتصور العقل أن شركة مهما كانت تعتبر مسئولة عن حرية الملاحة فى قناة السويس وعن سلامتها .

وهذا الخلط بين شركة قناة السويس وبين حرية الملاحة ليس الا صورة لمحاولة جديدة لخلق المبررات للتدخل فى الشئون الداخلية لمصر والتى تعتبر من صميم سيادتها .

٥ ـ وفى الفقرة الرابعة من التصريح تقول الدول الثلاث « أنها ترى أنه لا بد من اتخاذ اجراءات لانشاء نوع من الادارة تحت الاشراف الدولى لتأمين العمل فى القناة بصفة دائمة كما نص على ذلك اتفاق ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ مع مراعاة حقوق مصر المشروعة » .

وهذه الفقرة تبين بوضوح لماذا حاولت حكومات التصريح الثلاثى أن تعطى شركة قناة السويس صفة الدولية متجاهلة نصوص جميع الاتفاقيات والقوانين كما أن التصريح يستهدف الاعتداء على حقوق مصر الواضحة وسلبها سلطة سيادتها على

القناة التى تعتبر جزءا لا يتجزأ من أراضيها ، بل ان اتفاقية ١٨٨٨ نفسها تنص على استمرار أحكامها سواء خلال مدة الامتياز أو بعد انتهاء الامتياز وانتقال ادارة القناة الى الحكومة المصرية.

ان الحكومة المصرية تعتبر اقتراح اقامة لجنة دولية ليس الا تعبيرا مهذبا عما ينبغى تسميته بالاستعمار الدولى .

ان هذا الاقتراح الذى يرتكز على بيانات مضللة لاعطاء شركة مصرية الصفة الدولية انما يبين بوضوح أن حكومات البيان الثلاثى ترمى الى اغتصاب حق من صميم حقوق مصر ومن صميم سيادتها .

٦ ــ وان الاقتراح المقدم للحكومة المصرية باسم الدول الثلاث لانشاء لجنة دولية لقناة السويس يهدف الى اسناد ادارة القناة وضمان حرية الملاحة فيها الى هذه الهيئة كما يهدف الى تنظيم تعويض شركة القناة .

ومثل هذا الاقتراح يبين أن الهدف من المؤتمر هو التدخل السافر فى الشئون الداخلية لمصر التى لا تدخل فى اختصاص أى مؤتمر .

٧ ــ وقد صحب تصريح الوزراء الثلاثة مؤامرة دولية كبرى تهدف الى اجاعة الشعب المصرى وارهابه ، فقد قامت الدول الثلاث صاحبة البيان بتجميد الاموال المصرية فى بنوكها وهى بهذا تخرق الاتفاقات الدولية وميثاق الامم المتحدة وتستخدم الضغط الاقتصادى ضد الشعب المصرى والبلد الذى حفر القناة وفقد من أبنائه مائة وعشرين ألفا ، علاوة على تحمله نفقات حفر القناة .

وقد أعلنت كل من بريطانيا وفرنسا تعبئة الاحتياطى كما أذيع رسميا تحرك قواتهما وأساطيلهما .

وان الحكومة المصرية لتستنكر هذا الاجراء بكل شدة فهو تهديد للشعب المصرى حتى يتنازل عن جزء من أراضيه أوسيادته للجنة دولية هى فى الحقيقة استعمار دولى .

وان حكومتى بريطانيا وفرنسا باتخاذهما هذه الاجراءات التى لن يكون من شأنها الا تهديد السلام والامن العالميين انما تسلكان سبيلا متعارضا مع ميثاق الامم المتحدة الذى تعهدنا باحترامه.

لقد قوبلت هذه التدابير التى قصد بها تهديد جميع الدول الصغرى بالاستنكار ليس من مصر وحدها ولكن من جميع الدول الحرة ومن جميع الشعوب التى تخلصت من الحكم الاستعمارى بجهادها المرير والتى تكافح من اجل المحافظة على استقلالها وسيادتها .

٨ ـ عندما اعلنت الحكومة المصرية تأميم شركة قناة السويس أكدت من جديد عزمها على ضمان حرية الملاحة فى القناة ولم يؤثر التأميم بحال من الاحوال فى حرية الملاحة فى القناة كما يتضح بجلاء من عدد السفن (البالغ عددها ٧٦٦) التى مرت بالقناة خلال الاسبوعين الاخيرين .

٩ ـ أما عن الدعوة للمؤتمر فان الحكومة المصرية لتعجب أشد العجب لان بريطانيا قررت الدعوة لمؤتمر يبحث الامور الخاصة بقناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر بدون أى تشاور مع مصر والدولة صاحبة الشأن المباشر .

كما ان حكومة المملكة المتحدة انفردت بتحديد الدول التى تحضر هذا المؤتمر وهى ٢٤ دولة ، علما بان عدد الدول التى استخدمت القناة عام ١٩٥٥ ليس أقل من ٤٥ دولة .

١٠ ـ ونظرا لما تقدم فان الحكومة المصرية ترى أن المؤتمر المشار اليه والظروف التى يجتمع فيها لا يمكن أن يعتبر بأى حال من الاحوال مؤتمرا دوليا مختصا باصدار قرارات .

كما أن هذا المؤتمر ليس من حقه بأى حال من الاحوال أن يبحث فى أى أمر يتعلق بسيادة مصر أو يمس سيادة جزء من أراضيها وبناء عليه فان الدعوة لمثل هذا المؤتمر لا يمكن أن تقبلها مصر .

١١ ــ ولما كانت مصر تؤمن بالعمل بكل ما فى وسعها للمحافظة على السلام العالمى وتتمسك بتعهداتها فى ميثاق الامم المتحدة وبقرارات مؤتمر باندونج التى توصى بحل المشاكل الدولية بالطرق السلمية ، لذلك فان الحكومة المصرية مستعدة للقيام وحكومات الدول الاخرى الموقعة على اتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨ بالعمل على عقد مؤتمر منها ومن بقية حكومات الدول التى تمر سفنها بقناة السويس وذلك لاعادة النظر فى اتفاقية القسطنطينية وللبحث فى عقد اتفاق بين تلك الحكومات جميعا يؤكد من جديد ويضمن حرية الملاحة فى قناة السويس ٠

ويسجل ذلك الاتفاق لدى الامانة العامة للامم المتحدة وتقوم هذه بنشره ويترك الباب مفتوحا لانضمام حكومات أخرى اليه كلما دعت الحال ٠

القاهرة فى ١٢ أغسطس سنة ١٩٥٦ ٠

بيـــــان

مقارنة للسفن التى مرت عبر قناة السويس ســـــنة ١٩٥٥ و١٩٥٦

الايام	المجموع	انجليزية	فرنسية	الايام	المجموع	انجليزية	فرنسية
سنة ١٩٥٦				سنة ١٩٥٥			
١٩٥٥/٧/٢٦	٤٢	١٥	٣	١٩٥٦/٧/٢٦	٤٩	١٩	١
١٩٥٥/٧/٢٧	٤٥	٢٠	٥	١٩٥٦/٧/٢٧	٤٣	١٠	٦
١٩٥٥/٧/٢٨	٤٣	١٤	٣	١٩٥٦/٧/٢٨	٤٤	٢٢	١
١٩٥٥/٧/٢٩	٤٧	١٣	٢	١٩٥٦/٧/٢٩	٤٧	١٠	٨
١٩٥٥/٧/٣٠	٣٢	١١	٢	١٩٥٦/٧/٣٠	٥٢	١٥	٤
١٩٥٥/٧/٣١	٤٥	١٤	٤	١٩٥٦/٧/٣١	٥١	١٥	٥
١٩٥٥/٨/ ١	٣٧	١٤	١	١٩٥٦/٨/ ١	٤٠	٣	٣
١٩٥٥/٨/ ٢	٣٤	١٢	٥	١٩٥٦/٨/ ٢	٤٠	٧	٣
١٩٥٥/٨/ ٣	٤٩	١٥	٦	١٩٥٦/٨/ ٣	٤٨	١١	٤
١٩٥٥/٨/ ٤	٤٤	١٤	٦	١٩٥٦/٨/ ٤	٤١	١٣	٣
١٩٥٥/٨/ ٥	٣٨	١١	١	١٩٥٦/٨/ ٥	٣٥	٦	٣
١٩٥٥/٨/ ٦	٤٧	١٥	٣	١٩٥٦/٨/ ٦	٥٣	١٢	٤
١٩٥٥/٨/ ٧	٥٤	١٦	٥	١٩٥٦/٨/ ٧	٤١	٥	٥
١٩٥٥/٨/ ٨	٤٢	١١	٣	١٩٥٦/٨/ ٨	٤١	٥	٤
١٩٥٥/٨/ ٩	٤١	١٠	٥	١٩٥٦/٨/ ٩	٣٢	٨	—
١٩٥٥/٨/١٠	٣٣	٩	٢	١٩٥٦/٨/١٠		١٤	١
١٩٥٥/٨/١١	٣٢	١١	٥	١٩٥٦/٨/١١	٤٠	١٣	٥
				١٩٥٦/٨/١٢	٤٤	١٣	—

التوزيع القانونى للارباح

	التوزيع الكلى فرنك	توزيع مبالغ تحت الحساب فرنك	رصيد التوزيع فرنك
٧١ ٠/٠ للمساهمين	٧ر٦٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠	٢ر٣٢٠ر٠٠٠ر٠٠٠	٥ر٢٨٠ر٠٠٠ر٠٠٠
١٥ ٠/٠ للحكومة المصرية (١)	١ر٦٠٥ر٦٣٣ر٨٠٣	٤٩٠ر١٤٠ر٨٤٥	١ر١١٥ر٤٩٢ر٩٥٨
١٠ ٠/٠ للمؤسسين	١ر٠٧٠ر٤٢٢ر٥٣٥	٣٢٦ر٧٦٠ر٥٦٣	٧٤٣ر٦٦١ر٩٧٢
٢ ٠/٠ للاداريين	٢١٤ر٠٨٤ر٥٠٧	٦٥ر٣٥٢ر١١٣	١٤٨ر٧٣٢ر٣٩٤
٢ ٠/٠ للموظفين	٢١٤ر٠٨٤ر٥٠٧	٦٥ر٣٥٢ر١١٣	١٤٨ر٧٣٢ر٣٩٤
	١٠ر٧٠٤ر٢٢٥ر٣٥٢	٣ر٢٦٧ر٦٠٥ر٦٣٤	٧ر٤٣٦ر٦١٩ر٧١٨

(١) تنازلت الحكومة المصرية لحصتها فى الـ ١٥ ٪ فى سنة ١٨٨١ الى الشركة الاهلية لتشغيل ١٥ ٪ من الارباح الصافية لشركة القناة والوكيل القانونى والمندوب الوحيد هو بنك الخصم الاهلى البـاريسى .

الفهرس

صفحة

الفهرس

مجموعة



تصدر شهرية وباللغات العالمية

يشترك في تحريرها وإعدادها

عبد القادر حاتم المشرف على اللجنة

محمد مصطفى عطا

الدكتور حسين مؤنس

الدكتورة سهير القلماوي

الأستاذ على أدهم

الدكتور عبد الحميد يونس

الدكتور محمد يحيى عويس